ARIPI ROMÂNEȘTI

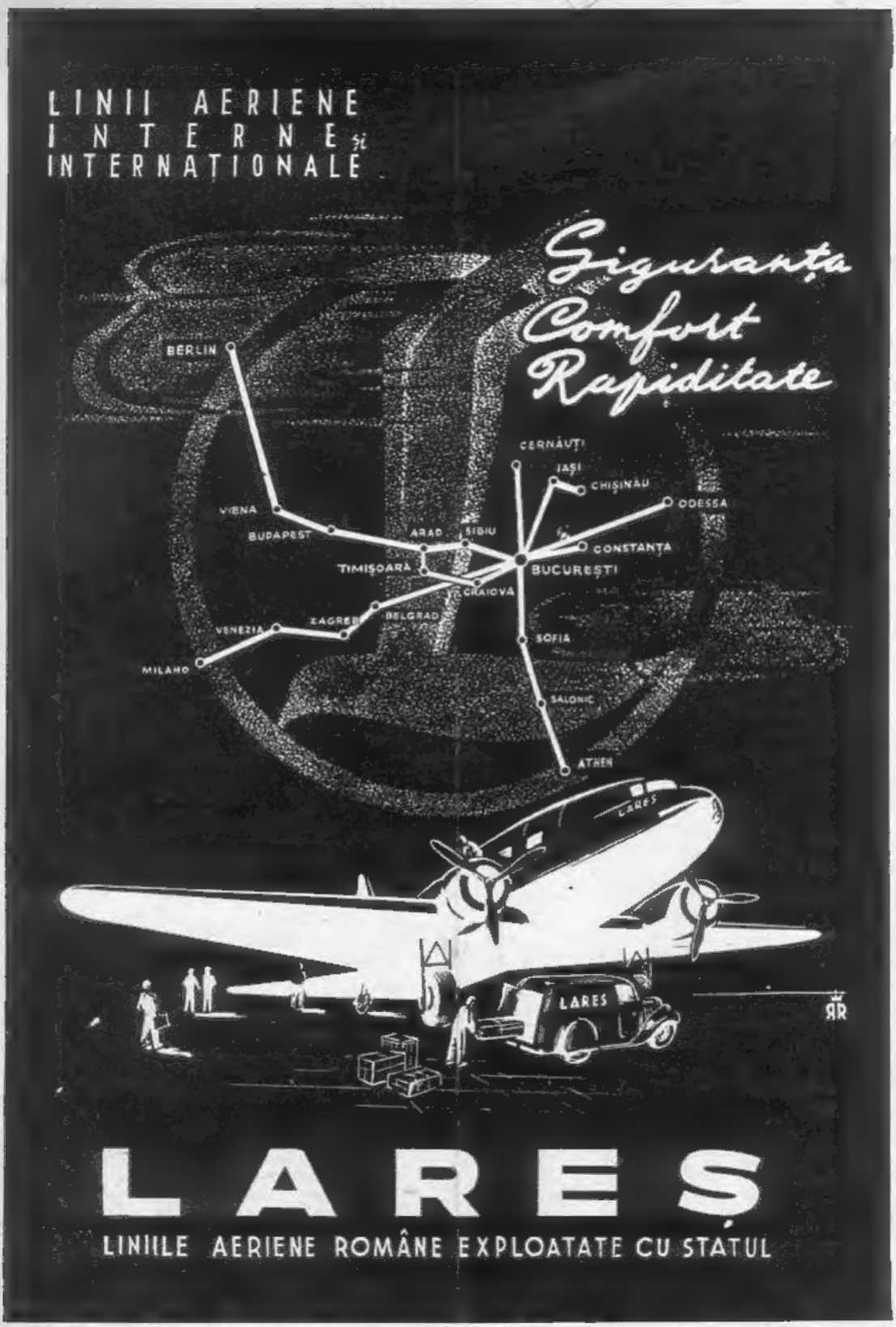
Director: Comandor avia
AL. DEMETRESC

(789)
(789)

TINERII ELEVI AI UNEI ȘCOLI DE PILOTAJ A „TINERETULUI AVIATIC ROMAN" INTR'O CLIPĂ DE RĂGAZ, CU INSTRUCTORUL
(foto Lungeanu)

FEBRUARIE 1944
UL III, Nr. 57.

LEI 20



Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- Inmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în zua de 10-II-944.

COMUNICATUL Nr. 3

MAREŞALATUL CURŢII REGALE COMUNICĂ URMĂTORUL BULETIN MEDICAL:
„STAREA GENERALĂ A MAJESTĂŢII SALE REGELUI ESTE FOARTE BUNĂ"

Profesor dr. SAUERBRUCH
" " TOHRARANDT
" " BĂLTĂCEANU
Dr. CÂRSTEA

SINAIA, 26 IANUARIE 1944.

791

Aripi

1. Formație românească de avioane Stukas, insistând strâns spre liniile dușmane (S.M.P.)

2. Sbărătorul și mascota lui, ambii la bună dispoziție (S.M.P.)

3. Avionul românesc de transport, ajuns la destinație, este descărcat, urmând a pleca imediat în cursă (S.M.P.)

4. Un avion sanitar, pe punctul de a transporta răniții spre interior (S.M.P.)

5. Bombele sunt transportate spre a fi încărcate pe bombardierele grele românești (S.M.P.)

6. Un bombardier românesc greu, decolând pentru o nouă misiune de bombardament (S.M.P.)

românești în luptă

„ELEFANTUL" NOROCOS

O poză, în tăiș vântului de iarnă, după aterizare undeva, în Rusia (S. M. P.)

Cine nu cunoaște bătrânul Junkers de transport?

Cine nu l-a așteptat cu nerăbdare pe un aerodrom din țară sau din depărtările Rusiei să vină mai repede cu o scrisoare, un pachet sau un camarad drag.

Cine, fiind în drum spre front sau într'o permisie, nu s'a simțit la el acasă în interiorul lui, putând fuma, mânca sau juca jocuri de societate în tovărășia celorlalți călători? Dar câte nu sunt de spus despre acest bun prieten al infanteristului, cât și al aviatorului de pe alte tipuri de avioane!

Nici o victorie nu s'a scris în istoria acestui război fără ca acest avion să nu-și aibă partea lui de contribuție la obținerea ei. Am citit într'o revistă străină despre un proect în sensul că după război să se ridice o statue acestui tip de avion, drept recunoștință din partea Patriei germane pentru imensele servicii aduse armatei sale cât și celor aliate în lupta comună, ca unui adevărat erou național.

Nimic n'ar fi prea mult când ar fi vorba ca faptele Junkersului de transport să fie răsplătite.

Toate acestea le-am simțit când, aflându-mă pe un mare aerodrom din Răsărit, printre norii de praf stârniți de valurile de avioane de luptă ce plecau sau se întorceau din misiune, am zărit pe o latură mai retrasă a acestui aerodrom mai multe „Ju 52" ce purtau pe fuselaj și aripi, culorile aviației românești.

Curios să aflu ce este cu prezența lor aici, m'am apropiat de ele făcându-mi loc printre lăzile de bombe și muniții, butoaiele de benzină sau ulei precum și fel de fel de ambalaje de lemn vopsit cu inscripții necunoscute, care barau drumul în această direcție. Ca niște titani, după o muncă greu se odihneau avioanele împrăștia e neregulat pe micul spațiu rezervat lor. Câțiva mecanici în salopete mânjite cu ulei, cocoțați pe unul din ele roboteau în măruntaele unui motor decapotat. Spre celelalte avioane se cărau butoaie de benzină, sub supravegherea unui maistru.

Toate avioanele purtau în dreptul cabinei pilotului, pictat în alb un elefant, emblema grupului de transport. Am înțeles că e vorba de grupul românesc care, dela înființarea sa, și-a purtat cu cinste emblema în toate luptele; la Stalingrad, Cotul Donului, Caucaz, Crimeea, acționând până în prezent fără întrerupere. Măsurile Comandamentului suprem le-a destinat acest aerodrom de unde continuau transporturile de aprovizionare ale trupelor române din sectorul acesta.

Privite mai de aproape, avioanele purtau numeroase răni pe învelișul lor de tablă ondulată, mai mari sau mai mici, după calibrul proectilelor trase de a. c. a.-ul sau vânătoarea inamică, în luptele susținute cu aceștia, atunci când erau atacați pe traectul lor de misiune.

Aparatele de sudat și plăcile nituite deasupra găurilor au ascuns parte din ele dând avionului un aspect nevătămat și o bună stare de funcțiune.

Pe unul însă, „doctorii" nu i-au dres încă, iar spărturile din profundor, fuselajul și plexiglasul de la postul de pilotaj stăteau mărturie concretă a luptei susținută recent. Sprijinindu-mă de peretele fuselajului m'am urcat pe aripă pentru a vedea mai bine efectul loviturilor și dacă în drumul lor n'au atins pe cineva dela bord.

— Ei, cum îți place?

Întorcându-mă să văd cine îmi vorbise, m'am trezit în fața unei figuri blânde care mă privea cu ochi binevoitori, figura încadrată într'un guler de blană și o casketă de aviator cu insignă cusută cu fir.

— „Strașnică lovitură și cred că a avut puțină emoție aceta căruia i-a trecut pe sub nas!" i-am răspuns în timp ce mă coboram jos de pe plan.

Cum nu știam cu cine vorbesc, m'am prezentat luând o poziție respectoasă în fața celui ce mă aștepta jos.

57 (7) (795)

O mână ageră îmi strânse mâna în timp ce o voce plăcută, moale rosti: „Sil. av. Cucuteanu Valeriu".

Ghicindu-mi intenția de a afla cum s'au petrecut faptele și vrând să-mi satisfacă curiozitatea profesională, îmi povesti următoarele în timp ce mergeam spre bordeiele din fund, care servese drept cantonament grupului.

„Cel căruia i-au trecut gloanțele pe sub nas eram chiar eu și, crede-mă, că nu a fost deloc plăcut, dar deoarece am avut noroc și nu m'au lovit, toate's bune când se termină cu bine.

Primisem ordin să car niște benzină la o unitate de antiaeriană care se afla într'o situație critică, iar mașinile i-au rămas fără benzină. Benzina trebuia s'o luăm dela Grigorievca, de pe un aerodrom evacuat și de unde apoi s'o transportăm la Feodorovca unde se afla unitatea de a. c. a.

Frontul era nestabil, schimbându-și poziția din oră în oră, iar cu vânătoarea rusească te întâlneai atunci când te așteptai mai puțin, ceeace mă făcea să-mi uleg oamenii cu care plecam în misiune.

Mi-am luat pe maestrul Potop — cel mai bun R. T. F. F. al Grupului — un maestru mecanic, un vechi trăgător de bord și am plecat.

La Grigorievca am încărcat vreo două zeci de butoaie pline cu benzină auto cu ajutorul soldaților germani și a câtorva localnici zeloși. Zburam la 3—5 metri înălțime.

Un soare căldu de toamnă își trimetea razele prin geamurile cabinei, învăluindu-mă într'o căldură plăcută, moleșitoare. Cuprins de aceste senzații cu ochii întredeschiși, uitasem pentru un moment că zburam.

Maestrul Potop, după ce-și terminase lucrul la aparatele de R. T. F. F. veni lângă mine și, cum are gură bogată, omorâm timpul cu fel de fel de glume. Din când în când controlam orizontul cu harta pentru a ne da seama precis de locul unde ne aflam și a nu bâjbâi în necunoscut.

Sborul decurgea în mod normal și nu mai aveam mult până la Feodorovca când, deodată maestrul Potop sare dela locul lui și-mi arată niște trasoare ce se încrucișau în jurul avionului. La început, am crezut că trag partizanii în noi, știind că din aceștia mișunau o mulțime prin partea locului, când ușa dela spate se deschise brusc iar în cadrul ei apăru mutra speriată a mitraliorului.

— Ne atacă vânătoarea, don Sublocotenent.

Primul care a văzut vânătorii bolșevici a fost mitraliorul, vrând să ne anunțe prin fonie, n'a putut deoarece aparatele nu mai funcționau, atunci a pus mâna pe mitralieră îndreptând-o spre aparatele bolșevice care veneau bolid asupra noastră.

Văzând că noi ne vedeam liniștiți de drum nebănuind nimic, a venit rostogolindu-se peste butoaie până la postul de pilotaj să ne anunțe de pericolul ce ne amenința.

Brusc, am smucit comenzile băgând avionul într'un viraj pronunțat căutând să-l scot din snopul de gloanțe ce ne prinsese și ne găurea peste tot. În momentul următor, ca o săgeată, trecu pe lângă noi un vânător bolșevic cu botul ascuțit și stea roșie pe fuzelaj, apoi altul...

Glama se îngroșa văzând cu ochii. Bucățile de plexiglas, sparte de proectile, sburau în toate părțile lovindu-l pe Potop în cap și față, umplându-l de sânge. Cu un curaj și o prezență de spirit demne de toată lauda, maistrul Potop se desbracă de haine și, ajutat de ceilalți, acoperă butoaiele cu ele și cu încă niște buse de motor ce le găsise pe acolo pentru ca, dacă un glonte incendiar ar lovi într'unul din butoaie focul să fie localizat imediat. Bolșevicii nu ne mai slăbeau cu atacurile.

Manevram avionul în viraje continui pentru a nu le da ocazie să fim prinș în raza lor de bătaie. Avionul încărcat se mișca greoi cerându-mi eforturi mari. Aveam impresia uneori că pilotez o mașină infernală plină cu dinamită. Un singur glonț ar fi fost suficient ca, în mai puțin de o clipă, să fim făcuți țăndări. Căutând să-mi derutez urmăritorii, în timp ce ei după un atac degajau în sus, am aterizat pe o miriște ce-mi eșise înainte. Am sărit cu toții din avion și ne-am lungit la pământ nu departe de acesta, așteptând desfășurarea unui nou atac.

Văzând avionul aterizat în miriște, au mai atacat odată încadrând ținta cu exploziile proectilelor de toate calibrele, apoi văzând că nimic nu mișcă în jurul bietului Junkers, au plecat bucuroși că pot înscrie o victorie în palmaresul escadrilei lor. Tot de astfel de victorii să dea Dumnezeu să aibă parte! Văzându-i plecați, ne-am sculat de jos scuturându-ne de praf. Avionul avea vreo 30 de lovituri dar nici una destul de gravă încât să-l facă să nu poată sbura. După un control amănunțit în interior, printre butoaiele cu benzină, unde cu bucurie am constatat că nu era lovit niciunul, am dat drumul la motoare și am decolat imediat ajungând la destinație cu vreo 30 de minute întârziere.

După ce am descărcat butoaiele cu benzină sub ochii celor ce le așteptau cu neliniște din cauza întârzierei noastre și mirați de aspectul avionului nostru înflorit peste tot de lovituri, am plecat întorcându-ne aci unde, de astă dată am ajuns nestingheriți de nimeni.

Elefantul alb, desenat pe avion ne-a purtat noroc întărindu-mi o superstiție în care, mai înainte, drept să-ți spun, nu prea credeam!"

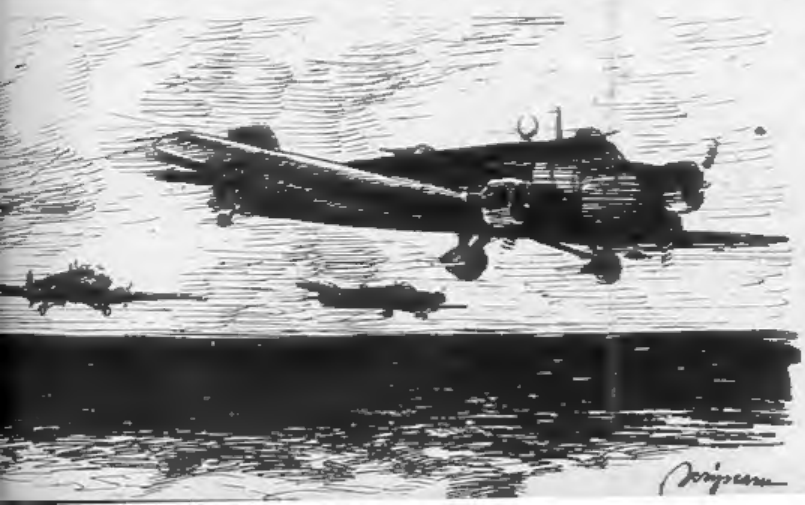
Adj-av. V. SCRIPCARU

Reporter de război S. M. P. pentru Aeronautică

1. Iarna, pe un aerodrom, la Rasin. „Elefantul" lângă avioanele de vânătoare (S. M. P.)

2. „La destinație" (S. M. P.)

3. „Elefanții" în sbor, văzuți de autorul articolului de față.



Adjutantul aviator DODEL TEODORESCU

Era o toamnă tristă care şi cânta prelung moartea frunzelor peste oraşul mic în care l-am cunoscut pe Dodel.

Era o toamnă din aceleа pe care o simţi în suflet cu tristeţea ei întreagă şi fiecare cădere de frunză îţi aminteşte că ai fost atât de tânăr, de puternic.... că ai trăit.

Era o toamnă tristă care m'a făcut să înţeleg, că în mine a murit cineva. Poate tinereţea... cu tot farmecul ei.

L-am cunoscut pe Dodel în una din acele zile triste de toamnă.

Era înalt, brunet, liniştit şi atât de bun...

A plecat pe frontul de Răsărit mândru, plin de avânt şi de curaj.

A luptat vitejeşte în mai multe misiuni şi într'o zi nu s'a mai întors... aşteptat în zadar de camarazii săi. Se lupta cu un avion inamic. S'au prăbuşit amândouă avioanele, apoi s'a văzut căzând o paraşută. Atât...

De atunci nu mai simt decât un gol imens, imens ca şi zările care l-au cuprins în taina lor albastră. E poate pe undeva departe şi gândul meu îl însoţeşte ca un prieten drag. Am rămas de atunci atât de singură, atât de părăsită şi în acest nesfârşit pustiu nu întâlnesc de cât umbra lui înaltă de arhanghel. Nu plâng, deşi nu-l pot uita, nu plâng, deşi am atâtea lacrimi şi poate pentrucă Dodel prin curajul lui a biruit uitarea care l-ar fi întristat. A rămas bun, curat şi binecuvântat de cerul albastru, prin jertfa lui mare, ca o minune.

Sau poate... dar, nu. Sunt sigură că străfulgeră zarea cu ochii însetaţi şi plini de icoana pământului pe care a trăit şi pe care l-a iubit pătimaş şi adânc şi care-l aşteaptă cu atâta drag... ca şi sufletul meu, plin de speranţa revederii...

L. B.

Medi

CĂPITANUL AVIATOR GHICA MARIN

După ce se dăduse alarma, Cpt. av. Ghica Marin îşi pregăteşte avionul său şi se desprinde să dea ajutor camarazilor din vânătoarea de zi, — deşi nu era programat în alarmă.

Se dirijează în sector, cu concursul distinsului telegrafist de bord submaistru Teliban Gheorghe, unde ochii de vultur ai căpitanului după ce străpung văzduhul în toate direcţiile descoper adversarul ce a îndrăznit să pângărească cerul nostru în ziua de 1 August 1943. Singur, angajează lupta cu o formaţie de opt patrumotoare americane de tipul Liberator, ce se îndreptau înspre zona petroliferă, în timp ce altă formaţie se apropia din spate. După o scurtă evoluţie, concentrează un foc viu doborând unul din opt, şi primeşte focul combinat al formaţiei pe care o ataca şi al formaţiei care se apropia din spate. Motorul stâng ia foc, căpitanul dă ordin telegrafistului să sară cu paraşuta, care, cu mâinile arse, încleştează carnea vie pe maneta de largare a cabanei, trage aruncând capota în aer, curentul îl smulge lovindu-l de profundor şi i se fracturează piciorul stâng, şi după câteva momente de cădere liberă, da comanda de deschidere şi paraşuta îl salvează pe bravul telegrafist.

Căpitanul întoarce avionul pe spate, pentru ca să poată sări mai uşor, între timp avionul pierde din înălţime şi comandantul vânătorilor de noapte se aruncă fără ca paraşuta să mai aibă timp să se deschidă.

Aşa a vrut Dumnezeu să ia la sine pe unul din cei mai distinşi comandanţi din Aeronautica românească.

Fost profesor şi instructor de sbor la Şcoala Ofiţeri de Aviaţie, vine în Flotila 1 Vânătoare ca să poată acţiona în campania din 1941, cu pieptul strălucind de decoraţii se reîntoarce în Sc. Of. de Aviaţie unde nu rămâne prea mult pentrucă dragostea de sborul de noapte îl chema la comanda unităţii, în fruntea căreia ne spunea că o să stea toată viaţa.

Se simţea bine pe aerodrom şi după primele sboruri de noapte era foarte fericit spunându-ne de câte ori avea ocazia că niciodată nu va părăsi unitatea aceasta în care a găsit cel mai desăvârşit sbor.

Cpt. av. Ghica Marin era comandantul care întotdeauna dădea exemplu şi apoi ordona evoluţiile ce erau programate pentru piloţii săi. In ziua de 1 August 1943 ne dă nouă, e evilor săi, cel mai măreţ exemplu de eroism pentru ca sufletul de sburător al comandantului corect să se înalţe prin jertfă, tinzând spre culmile perfecţiunii divine.

Slt. av. NISTOR GH.

lioane

Jurnalul lt Soran Pg 34

SUBLOCOTENENTUL AVIATOR
PRETORIAN VLAICULESCU

Aripile cari s'au frânt în această mare luptă a războiului de astăzi, trupuri cari s'au prăbuşit din înălţimi înfrăţite în moarte cu avionul ca apoi sufletele lor să se ridice iarăşi spre marginile ajunsului, au fost multe. Etici singuratice fac ştăţea semne ale crucii în margini de morminte prospete, tinereţi tesurare şi-au strâns fărâme de trup — atât câte au mai rămas la întâlnirea cu pământul — şi au coborât acolo la întunerecul neclintit al humei, ele care erau aşa de lacome de lumină şi cer... Movile cu ţărână fierbinte, ce păstrează încă ecourile unor cuvinte care au fost murmurate de cei câţiva camarazi singuratici ce au acoperit mormântul, câteva plante stinghere care-şi ridică semnul de întrebare al tulpinei în bătaia anotimpurilor, acestea sunt semnele materiale ale unor existenţe care au fost...

Poate, nici un sfârşit, nici o moarte nu are o intensitate tragică, nu are un dramatism atât de halucinant ca aceea a sburătorilor! Aceşti vagabonzi ai azurului şi înălţimilor, poeţii aceştia care se îmbată de limpezimi şi cer, ar trebui să aibă un alt sfârşit; ceva care să se asemene cu trecerea peste anumite vămi ale văzduhului, un fel de scăpare din orbita noastră pământeană pentru a vâsli spre ţărâmuri noi, necunoscute. Şi nicidecum o prăbuşire în beznă şi sânge, nicidecum o atingere a pământului cu trupul făcut inform şi fărâmiţat.

Totuşi, destinul acestor mari nefericiţi, care sunt logodiţi din leagăn — ca feciorele brahmane — cu riscul şi primejdia, sfinţeşte atâtea frunţi tinere care rămân luminate până în ceasul când aripile negre ale morţii le ating cu fâlfâitul lor ultim... Viaţa lor este o permanentă amânare a unei scadenţe, ceasurile lor sunt furate vieţii, sau, mai precis — cum spunea un scriitor francez — fiecare aterizare constituie pentru aviator o nouă naştere, este o altă viaţă pe care o smulg destinului parcimonios.

Sublocotenentul Pretorian Vlaiculescu purta pe frunte şi în priviri aceste semne, cum purtau sentorii de odinioară distincţiile lor heraldice. Sborul era pentru el o mare necesitate organică. Cine l-a văzut cum îşi punea casca de sbor, acei care i-au surprins privirile cu care mângâia aparatul înainte de decolare au înţeles că sublocotenentul aviator Pretorian Vlaiculescu era el, devenea ceeace este, numai în aceste momente, când se regăsea în sensul adevărat al existenţei.

A fost pilot pe un bombardier al cărui echipaj era sedus şi entuziasmat de tinereţea, de îndrăzneala, de voioşia lui nicidată potolită. Războiul acesta, care a constituit un splendid examen pentru toate armele, a promovat mai ales aripile luptătoare la rânduri magnifice. Şi unul dintre cei care şi-au avântat aripile în înălţimi de glorie a fost şi sublocotenentul aviator Pretorian Vlaiculescu, pornit astăzi în mărşăluire sfântă pentru ţară...

Într'o dimineaţă — era în 2 Octombrie 1943 şi era prima misiune ce-i se încredinţase după înapoierea din concediu — sublocotenentul aviator Pretorian Vlaiculescu nu s'a mai întors din drumul albastru pe care plecase. Pe frunţea lui albă şi atât de liniştită, lumina şi moartea au depus simultan sărutul lor, făcând să înflorească în acelaşi loc mucii aprinşi ai sângelui...

În strălucirarea pe care va fi avut-o, între viaţă şi moarte, va fi izbutit abia să gândească asupra datoriei pe care şi-o desăvârşea eroic, la chipurile spăimântate şi plânse ale părinţilor când vor afla, şi, la profilul acela mic, firav, care-l aştepta din însuşi ceasul despărţirii...

Poate, în noaptea care a prevestit căderea lui, mâna aceea tristă va fi întărziat mai mult lăcând semnul crucii în faţa unei candele care, dela plecarea lui, a rămas mereu aprinsă... Poate, când inima i-a svâcnit în ultimul spasm al durerii, în o fereastră care a rămas pururea deschisă, două priviri s'au strâns speriate din faţa cerului în acea dimineaţă a morţii...

Sublocotenentul aviator Pretorian Vlaiculescu a căutat cerul cu limpezimile lui strălucitoare, a iscodit tainele depărtărilor şi s'a legat de luptă cum se prindeau haiducii la trântă dreaptă. Tinereţea lui, miruită generos de soartă cu semnele nobile ale virtuţii ostăşeşti, inima lui mereu deschisă, curajul lui şi avântul lui, privirile lui pururea flămânde de înălţimi şi azur i-au determinat din vreme calea vieţii. De aceea, prăbuşirea în gol şi în neştiinţă, căderea lui din acele înălţimi de cataplezmă nu a fost o moarte obişnuită.

Nu!

A fost o împlinire de destin...

VIORICA VASILESCU Braşov

Adj. av. ŢURA IOAN

S'a rupt din căminul părintesc al Iaşului lui drag, pentru a se îndrepta spre ţara Bârsei mânat de un avânt lăuntric de care sunt pătrunşi toţi acei predestinaţi să înfrunte legile firii. Îşi făurea planuri măreţe chiar din primele clase de liceu: „mă voi face aviator cu orice preţ"! Suflet de titan cu inimă de aur, era îndrăgit de toţi, aşa cum îndrăgeşti un copil ascultător şi blând. Călăuzit pe drumul aripilor a trecut cu succes la 23 Septembrie 1939 probele de Gr. II intrând apoi în Şcoala Militară de Pilotaj. Pasionat de arta sborului, asimilează cu multă uşurinţă cunoştinţele de specialitate pentru ca apoi să-şi ia brevetul de războiu.

E 7 Octombrie 1943.

De pe un aerodrom din stepa Rusiei prietenul meu drag Jean decolează cu Stukasul lui în ultimul sbor la a 80-a misiune.

Acolo în luptele apocaliptice din îndepărtata Rusie, departe de cei dragi care te-au iubit şi preţuit, tu ţi-ai pus trupul tău piatră de hotar pentru apărarea civilizaţiei şi dreptului nostru milenar, scriind cu sângele tău, pagini de falnică epopee. Onoare ţie şoim neînfricat.

Aşa s'a sfârşit viaţa unui tânăr sburător, căzut la datorie pentru cruce şi neam, pentru pământul nostru strămoşesc şi gloria aripilor noastre.

Pilot aviator
POPOV NICOLAE

la țeavă

ad harte, înainte de atac
(P.K.)

Tunar antiaerian german la lucru
(P.K.)

[illegible] oameni luptători pe frontul de est
(P.K.)

Avioane germane de vânătoare, pe frontul de est, așteptând să înfrunte inamicul
(P.K.)

ALIAȚII NOȘTRI

Șefi japonezi urmărind evoluțiile camarazilor lor

Doze

Pilot de vânătoare japonez la tureșul zaptei aeriene

Doze

BIRUI TROI

Prima dată când l-am văzut descălecând dintr'o misiune de răsboi pe s-lt. Marinescu Eugen, în ziua aceea caldă și însorită în care am început marșul spre răsărit, am înțeles că nici amintirea armei din care plecase ca să vină în aviație nici rugă sfântă de mamă n are să-l mai întoarne din drumul său. Îl vrăjise cerul și adunase, în ochi, toată cucuta luptei pe care a trăit-o în atacul dela Izmail.

Ne cunoșteam de un an de zile dela Centrul de Instrucție unde ne adunasem o sumedenie de băieți din toate armele, să ne logodim cu cerul. Și ne-am reîntâlnit pe front, într'același grup operativ pentru a ne despărți din nou și a-l regăsi mai târziu în vechea mea Flotilă de luptă, mutat la insistențele sale, deoarece vroia să treacă pe material greu. Prietenul meu Marinescu se pasiona din ce în ce mai mult de problemele de zbor și avea să devină astfel unul din cei mai tari bombardieri.

Am dat peste el pe front, când atinsese cea de a 180-a misiune la inamic. Locotenentul Marinescu Eugen devenise, în felul său unul din ași Grupului său de bombardament. Rămăsese același băiat, falnic, poate mai puțin sgomotos ca înainte și pe bună dreptate, fiindcă în cele 180 de misiuni executate în interiorul teritoriului inamic trecuse de multe ori la câțiva milimetri de moarte. Odată chiar, i s'a agățat cucumeaua de pulpană sus, sus, la 5000 de m. pe cerul vrăjmaș, doar, doar l-o dobori și viața din el a fost mai tare, apărându-se cu tinerețea, cu voinicia cu credința ei fierbinte în ea însăși. Era la 25 Octombrie 1943. Un an exact un an dela accidentul său dela Taczinskaja.

Cu bombele grele ancorate de avion, adj. Zaharcu care pilota aparatul, a încercat atunci de două ori să decoleze și tot de atâtea ori i-a lăsat motorul drept. Dar motorul dase turajul, la sol, și avionul trebuia să pornească în misiune. Încât Zaharcu a reușit a treia oară să-l desprindă de pe pistă. N'au atins însă 10 metri și motorul s'a oprit; nu s'au dumirit bine și i-a lăsat și motorul stâng. Dumnezeu poate știi dacă, și cât timp, au avut să treacă bombele pe inerți, [illegible] au terminat un tur de aerodrom și au [illegible] dela aproape 2[illegible] [illegible] pot cade cu [illegible]

zile mai târziu, în aceeași zi, echipajul lt. Marinescu Eugen avea să trăiască cea mai emoționantă n tâmplare a lui.

Bombardase Akimovka, lângă Melitopol, în echipaj cu lt. Ionescu Ion, serg. Zamfirescu și serg. Grigore în formație de [illegible] avioane conduse de cpt. Schmalz. Erau la înălțime mare și șeful de bord tocmai se pregătea să închidă trapele după ce lansase toată încărcătura pe obiectivul, destul de bine garnisit cu poziții de a. c. a. Deodată avionul a fost zguduit de o explozie puternică în planul drept și motor.

„Parcă mi-a aruncat un pumn de nisip în ochi. Planul era în flăcări și se rupea dela vârf"

Pilotul a făcut un viraj la stânga și au părăsit formația, cu ochii țintă pe vârful planului care începuse să fâlfâie.

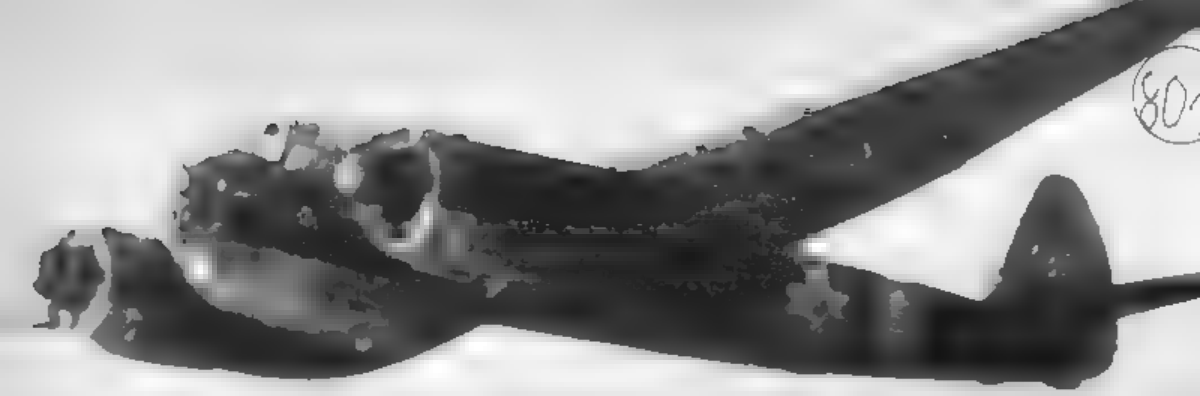
Și-au dat seama amândoi ofițerii dela bordul avionului sinistrat că viața echipajului sta în cât mai putea dura planul care lua forme vizibile de mănecă, încrețindu-se tremurând să sară din umerii aparatului.

Ne atacă doi vânători, domnule locotenent, anunță mitralioriștii și viața echipajului devenia astfel ajunsă la punctul ei critic.

— Sări! cu parașuta! strigă locotenentul Marinescu trăgând dela mitraliera din spate, și privind între două rafale la planul avionului care abia se mai ținea în umerii aparatului.

— Nu se deschide capota!

Totul s'a petrecut într'o clipă, și la 5000 metri, pe cerul inamic. Din cauza loviturii primite, capota [illegible] care este utilizată pentru salvare cu parașuta, nu-și des[illegible] [illegible] pleoanele și clibegeze pe



tru oameni ermetic cuprinşi în moriţca aceasta care-i precipita spre pământ, fiindcă planul rănit s'a agăţeit până a sărit, lăsând avionul invalid. Apoi aparatul a intrat în vrille, odată, de două, de patru ori, Marinescu le-a numărat. La a doua vrille muşchii i s'au încordat şi şi-au cerut libertatea. A ridicat mâinile şi, cu puteri însutite, a svârlit capota de sus. O puterenevăzută, dar o putere cerească l-a smuls şi l-a svârlit în aer, lăsându-l să cadă, proectil, cu pachetul paraşutei ca o raniţă deasupra capului şi capu'n jos, spre pământul pe care-l vedea ca pe o imensă farfurie neagră care se apropia de el să-l strivească.

Aerul era rece şi-i făcea bine baia aceasta pe care o făcea cu viteză ameţitoare, dar instinctul de conservare i-a comandat o nouă reacţie musculară şi, cu coatele întoarse spre bagajul paraşutei, a încercat de câteva ori să-i prindă mânerul. S'a apucat înşfârşit de curele, încercând să le tragă spre el. I-au scăpat prima dată şi iarăşi a început să tragă, cu nădejde, de ele, până a prins mânerul solid şi a smucit de el. O răsucitură puternică, ca la cadrop, şi s'a trezit instalat comod în chingile umbrelei care se desfăcuse victorioasă deasupra lui.

„Niciodată n'am trăit senzaţia de linişte completă ca atunci când m'am trezit singur, în văzduh, sub umbrela paraşutei şi căutându-mi camarazii cu ochii... Am zărit una mai sus, şi stăt. Celelalte se deschiseră mai târziu şi sub mine"

Şi când îi era lui inima mai caldă de mulţumire că a scăpat din această grea încercare, a auzit fiuiind gloanţele în jurul său. Un vânător sovietic urmărise paraşuta şi a tras, dar n'a mai revenit, fiindcă l-a pus pe fugă un vânător român. Sublocotenentul Mitu Ion cavaler al ordinului Mihai Viteazul, văzuse drama care se consuma la bordul acestui avion intrat în vrille şi nu mare i-a fost bucuria când a văzut cum din el încep să răsară păpădiile albe ale paraşutelor. A rămas în zonă, făcând în viraţii largi, protecţia camarazilor dela bombardament care veneau încet spre pământ.

„Un vânt bun, fericit ne-a scos din spaţiul aerian al finitilor inamice. Vântu-i prieten cu românul. Am să-i fac o statue"! povesteşte lt. Marinescu Eugen care aterizase excelent într'un sector proaspăt de lupte, printre grămezi de cadavre şi sub un năprasnic foc de artilerie sovietică.

Unde se afla? Habar n'avea! S'a uitat în toate părţile, abia scoţând capul din tranşee; îi revenise spiritul armei din care plecase, şi luptătorul terestru îşi studia terenul cu minuţiozitatea şi cu atenţia pe care sburătorul nu i-o prea dă. Aterizase cam între două sate. Unul cu biserică, o biserică dărîmată ca o viziune din cele ale Baronului Munchazusen. Apoi a luat-o pe burtă, târându-se printr'un şanţ până l-a ţintuit în loc un strigăt în picioare, cu pistolul în mână, un ofiţer german l-a somat. Marinescu şa-a desfăcut şalopeta cum a putut şi şi-a arătat Crucea de Fier. Cei doi ofiţeri s'au îmbrăţişat şi, după ce i-a dat vermouth şi ţigări, locotenentul acesta din Corpul 22 Blindat l-a urcat pe aviatorul român în motocicleta lui cu ataşul plin de grenade. Şi aşa, cocoţat pe piramida de grenade, lt. Marinescu Eugen şi-a regăsit camarazii din echipaj la un tanc sanitar, unde au trebuit să asiste la un atac dat de 10 Stormovikuri, timp de un sfert de oră, fără nici un efect. Apoi a plecat mai departe să-şi caute terenul, cu un alt german, comandantul unei companii de tunuri de asalt care atunci răsărise din prima linie, pentru a raporta 35 de tancuri distruse de unitatea lui în acea zi.

După 5 zile a sburat din nou. Nici nu putea altfel, de vreme ce puţini sunt aceia care se pot mândri cu recordul său de misiuni şi mai ales că un biruitor al morţii nu poate sta mult în repaos.

Echipajul Căpitanului aviator SCULY DORIN

de DEM. BEN. CARAC
desene de SLT. AV COSTIN GEORGESCU

Era în noaptea de 21 August 1943, când la ora 2, în camera șefului biroului de operații, telefonul taie liniștea ca o sirenă de alarmă. Lt. av Jan Rădulescu sări din pat, ca și cum ar fi stat de veghe lângă această cutie care, în fiecare noapte, aduce ordinul de misiune pentru Grupul de Ju 88.

— Da, cu Domnule Maior', răspunse locotenentul pe întuneric, la întrebarea celui ce sunase „Să aprind lumina"

— „Scrie obiectivul", se auzi prin aparat vocea hotărâtă a Maiorului dela Corpul Aerian.

„Satul Studemak dela Sud-Est de Izium să fie atacat. Vânătoarea amică va face protecția în zonă. Celelalte obiective urmează prin teleimprimator. În zonă este un a. c. a. puternic. Cu noroc să dea D-zeu"

„Să trăiți și vă mulțumesc", răspunse Lt. Jan Rădulescu, punând apoi receptorul pe masă.

Cu harta pe genunchi, stând pe marginea patului lt. își făcu în gând toate calculele, privi apoi ceasul, era 2,10, asta înseamnă că într'un ceas cel mai târziu echipajele trebuesa fie plecate la aerodrom. Telefonul și curierul intrară în acțiune.

La ora 3 [illegible] de țigări ca niște licurici, apărură lângă mașina care transportă echipajele de alarmă la cămp

La lumina unei lanterne se făcu apelul. Cerul plin de stele vestea o dimineață luminoasă. De departe se auzeau motoarele, pe care credincioșii mecanici începuseră să le încălzească.

Glumele, odată cu pornirea mașinei își făcură apariția, pe întuneric.

— „Ce zi e astăzi „Tătucule", se auzi vocea metalică a lui „Palarof"

Sâmbătă, mamă dragă, parcă mă văd alergând cu mașina la șosea în căutare de aer curat.

— Care mașină, întrebă Gâgă, aia care a proptit stâlpul dela „Miorița"? Discuția continuă și timpul până la aerodrom trecu fără ca să simtă cineva

AVIOANELE PĂREAU FANTOME...

În fundul aerodromului, cerul își aprinse o mică făclie, care parcă încerca să se întreacă cu lumina cu roșul balisajului

Ordinele erau scurte și se amestecau cu sgomotul motoarelor. Pe rând, ca niște fantome înconjurate de flăcări, avioanele s'au îndreptat către punct și la ora fixată, lăsând în urmă liniștea și un nor de praf, și-au luat zborul către obiectiv

Prima patrulă, în formația de cocori aranjați simetric ca și cum ar fi fost puși cu mâna, ajunge la obiectiv

De sus, dela înălțime, satul Studemak se vedea cum își doarme în liniște ultimele clipe ale dimineții, în patul moale al verdeții

Observatorii intră în acțiune. Surpriza fiind realizată, vânătoarea inamică nu-și arătase încă burta înstelată pe seninul cerului. Incordarea crește. Liziera satului intră în vizor și, ca la un semnal nevăzut, ploaia de bombe începe să curgă

Artileria antiaeriană lovită și trezită de enorma cantitate de exploziboi, intră în acțiune

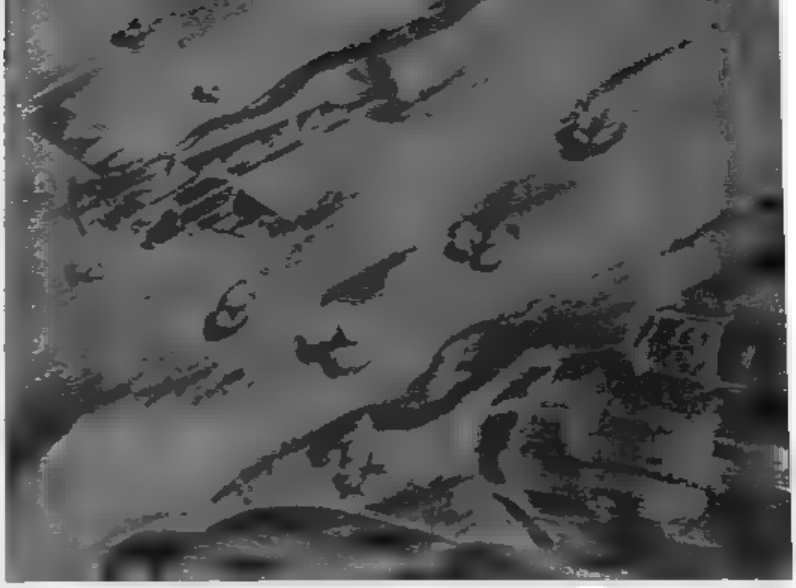
Se vede clar cum de jos, limbi de flăcări se îndreaptă spre cer. Observatorii își înseamnă locul de unde se trage.

Uite și acolo una, alta dincolo lângă șirul ăla de pomi. Ce nauba, parcă sunt ca ciupercile

Prima salvă încadrează formația, care degajează rărind rândurile către

stânga. Focul se înteţeşte. Explozile sunt cu sutele în stânga, în faţă, în mijlocul formaţiei, mai sus, mai jos, la dreapta.

Sguduituri puternice care saltă gigantica păsăre metalică, arată că explozile au fost foarte aproape şi de-desubt. Ochii întregului echipaj sunt pe cer. Prin microfon se aude mereu locul unde apar gogoloaşele de fum negru, cartea de vizită a artileriei grele inamice.



UN AVION A FOST RĂNIT...

Deodată avionul din extrema dreaptă cabrează, în faţa lui la mai puţin de 20 metri, un proectil a făcut explozie, apoi revenind în linie de zbor după o clipă, apare un fum negru din motorul stâng care trage pe cer o linie lungă şi groasă.

Toţi se întrebară cine-i? Ne dăm numai decât seama că este echipajul Cpt. Sculi. Dorin ca observator, adj. Cojocaru N. ca pilot, Maestrul Ghigeanu Teodor radiotelegrafist şi Cap. Burcău trăgător aerian. Lăsăm explozitile de a.c.a. şi urmărim pe cât posibil avionul lui Sculi. Parcă întreaga tragere s'a concentrat pe el, în jurul lui sunt zeci de explozii. Fumul s'a îngroşat lăsând să apară şi o limbă ascuţită de foc.

Am eşit din zona apărată de artileria inamică, obiectivul fiind atins din plin, iar duşmanul cu siguranţă că a suferit pierderi enorme.

Ne întrebăm ce luptă titanică se petrece în avionul lui Cojocaru, care în fiecare clipă rămâne în urmă. Un motor a fost oprit. Focul s'a stins doar pentru o scurtă durată căci de departe se vede iar cum a apărut lumina roşie, care parcă face concurenţă soarelui.

Formaţia strânge rândurile, unul mai puţin. Avionul încă pluteşte dar pică aţâţitor. Oare este cineva lovit? Iată întrebarea care ne framântă. Poate acolo în carlingă mirosul de sânge cald se amesteca din plin cu miroşul de benzină şi ulei.

Auzim prin radio:

— „Alo! aici Cpt. Sculi, am fost loviţi în bot şi motor, palonierul rupt, aparatele de bord nu mai funcţionează, suntem răniţi, totuş..." şi acest totuş ne-a făcut să ni se umple sufletele de bucurie, „vom ateriza în liniile noastre"

CU TRUPUL SĂU, CPT. SCULI ACOPERA SPARTURA...

Ne-am continuat drumul. Am făcut regulamentarul „rasse motte", peste postul de comandă, unde ne aşteptau băieţii şi apoi am aterizat. La controlul avioanelor, nu mare mi-a fost mirarea când am constatat urmele de schije în trupurile metalice ale blândelor noastre avioane. Dar ce contau ele faţă de lipsa lui Sculi şi Cojocaru!

Zina trecu monotonă. Spre seară însă un telefon ne-a adus veselia în Grup. Dela Meshewaja, aceiaşi voce a lui Sculi, dulceagă şi puţin graseiată, ne anunţa că au aterizat cu bine, dar de aşa bine să aibă parte numai bolşevicii! A doua zi, Duminică, vor fi aduşi la Spitalul din aceeaşi garnizoană cu noi.

Nerăbdători, după terminarea misiunei cu bine, ne-am îmbarcat a doua zi în frunte cu Comandantul şi ne-am dus la Spital. Acolo am aflat cum a decurs drama în toate amănuntele ei. Proectilul explodase chiar în faţa avionului trimiţând schije, care au spart parbrizul din faţă, au rupt palonierul cu ajutorul căruia se ţine direcţia şi au stricat vitezometrul, altimetrul şi toate aparatele de bord, rănind totdeodată pe Sculi şi Cojocaru la picioare şi cap. Cum aerul pătrundea năvalnic în carlingă, înfrânând avionul şi făcând imposibilă conducerea, cpt. Sculi, deşi rănit, a acoperit cu corpul lui spărtura, ajutând totdeodată cu mâinile să ţină palonierul rupt, pe care picioarele lui Cojocaru nu-l mai puteau struni, neavând putere.

Calmul lui Cojocaru zis şi „Pinochio" a salvat întreg echipajul! Închizând benzina dela motorul lovit a stins focul, cum însă pierdea înălţime, a fost nevoit să-l repue mereu şi de fiecare dată apărea focul.

CADOU DELA ECHIPAJUL SCULI

Ajunşi în liniile noastre, Cojocaru le-a spus că dacă vor să sară cu paraşuta, să o facă acum cât timp mai are înălţime, el dorind să rămâie în avion pentru a salva materialul.

Coeziunea echipajului s'a dovedit însă a fi la înălţimea tradiţiei, căci au refuzat cu toţii, conlucrând la un aterisaj forţat, având încredere în calităţile de pilot ale micului Cojocaru, încercat în luptă şi rănit acuma pentru a doua oară.

Nu ştiu cum i-ar fi altuia, nesbuirător, dacă ar sta în botul avionului ţinând cu mâinile palonierul şi cu picioarul rănit plin de schije, văzând cum se apropie pământul cu o viteză de circa 250 km./oră şi totuş cpt. Sculi a stat până la sfârşit!

Când s'au dat jos din avion, au început să râdă.

S'au pansat singuri şi, luând în spinare paraşutele şi aparatele mai principale, ca o caravană pe întinsul verde al Rusiei, au pornit spre satul care se vedea în zare.

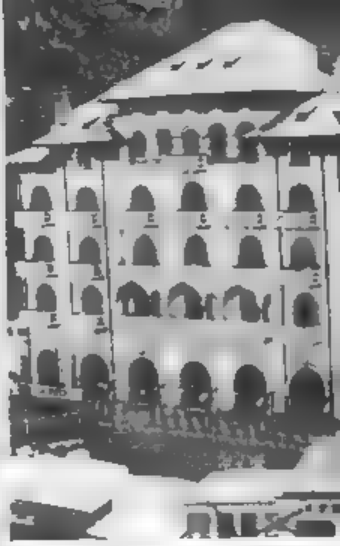
Nu cred ca bolşevicii să fi avut vre-un mare avantaj prin scoaterea din luptă a acestui echipaj pentru puţin timp; ştiu însă că întreg echipajul le-a plătit cu vârf şi îndesat această pauză de zbor, trimiţându-le de atunci, în fiecare zi, porţia reglementară de bombe, pe care Caporalul Burcău de fiecare dată scria cu cretă; *cadou dela echipajul Sculi*.

Cpt. Av. DEM BEN CARAC

TARA HOASTA

...ii turnul vechiu din com
Vulcan Domnului

Charle Bicozelei



Turnul din Turnu Ocnei

805

Casa dos registros Ou

Între viață și moarte

BOMBELE atârnau greoaie în ghiarele lansatoarelor. Personalul terestru trebăluia în jurul avioanelor, punând la punct ultimele lucrări.

Dinspre baraca Comandantului escadrilei venea peste aerodrom mașina cu sburători, învăluită de praf în lumina soarelui călduț a unei zile de toamnă târzie.

Aproape de adăpostul avioanelor mașina se opri.

Tineri, cu fețe vesele și pline de viață, observatorii, piloții, radiotelegrafiștii și mitraliorii se îndreptau în grupuri, pe echipagii, spre avioanele lor. Centurile parașutelor s'au strâns în pocnetul scurt al cataramei.

Încet, încet, bombardierele s'au urnit din adăpostul de pământ asemenea unor uriași ihtiozauri preistorici, mugind puternic, umplând atmosfera de freamăt. Aliniate, în formații, avioanele au decolat unul după altul ca sub comanda baghetei unui vrăjitor nevăzut. Ca un ultim salut celor de jos, bombardierele au făcut un larg viraj deasupra aerodromului, după care s'au îndreptat spre liniile frontului.

Fiecare, instalați la posturile lor urmăreau tăcuți evoluțiile coechipierilor, aruncând din când în când priviri atente pe cer, pentru a prefâmpina o eventuală surpriză din partea vânătorilor „roșii". Aproape de linia frontului li s'au alăturat două echipagii cu cruce galbenă, din care piloții le făceau semne amicale cu mâna. Erau vânătorii români în misiune de protecție. Încrederea crescu în inima celor dela bombardiere. Sarcina de pază și apărare nu-i mai interesa.

Obiectivul se apropia. Din partea inamicului nicio reacțiune. Grădini simetric aranjate se desfășurau ca un covor sub ochii atenți ai observatorilor. Profitând de acest camuflaj natural bolșevicii îngrămădiseră în aceste grădini imens material motomecanizat, trupe și numeroase baterii de artilerie.

Primul val de avioane își lansă încărcătura ucigătoare de bombe, care au pornit cu vâjâit de moarte asupra celor ce credeau că la umbra copacilor desfrunziți au găsit adăpost și siguranță. Al doilea val de bombardiere ajuns deasupra obiectivului făcu aceiași manevră. Intâi bombele ușoare, după care și cele grele, se înșurubau fluturând din aripioare, grăbindu-se parcă să desăvârșească o p e r a de distrugere de jos.

Misiunea era terminată.

Avioanele ușurate au sălțat mai sus, după care vitezometrul începu să crească.

UN MOTOR S'A OPRIT IN CER

Prima formație era în viraj pentru a se pune pe direcția drumului de întoarcere când antiaeriana rusească începu un foc violent cu intenția de a răzbuna prăpădul pricinuit de ai noștri.

Lt. av. Ionescu I., Lt. av. Marinescu E., Serg. R. T. F. Ștefănescu B. și Serg. trăgător de bord Grigore N. — eroii acestei impresionante întâmplări pe care vreau s'o redau mai jos — urmăreau explozile ce izbucneau în jurul lor. Erau în centrul exploziilor ce izbucneau în jurul lor. O lovitură le sălta avionul în aus după care imediat urmă o altă explozie ce se produsese în față și foarte aproape. Tot plexiglasul din botul avionului se făcu cioburi, sburând în toate părțile prin cabina de comandă. Un moment pilotul și-a pierdut controlul simțurilor, în timp ce sângele cald începu să i se prelingă pe toată fața. Ochii îl usturau. Avea cel puțin opt aschii înfipte în cap și obraji, care îi produceau dureri îngrozitoare.

— Sunteți rănit, Domnule Locotenent — i-a strigat din spate radiotelegrafistul privindu-l speriat.

— Nu e nimic, vom sbura mai departe, — a căutat pilotul să-și încurajeze camarazii, în timp ce cu o mână manevra manșa, iar cu cealaltă își șterge fața de sânge.

Observatorul, rănit și el c ă u t a să-și dea seama de gravitatea situației controlând ceeace a mai rămas nestricat la bord.

— Vom putea duce avionul până în liniile noastre? a întrebat el pilotul.

O să încerc — răspunse calm Locotenentul Ionescu.

Abia termină vorba și o nouă explozie fi ghemui pe toți unul în altul. De data aceasta proectilul lovi exact în mijlocul planului drept, între rezervoare, sfâșiind tabla învelitoare și svârlind în aer capota motorului drept pe care îl lăsă complietamente gol.

Deodată elicea începu a se bălăngăni fără putere, ca o jucărie de bălci.

Uleiul țâșni afară prin toate spărturile, lăsând o lungă dâră de fum în urma avionului.

Planul trepida îngrozitor, și-l priveau deznădăjduiți cum se rupe. Limbi mari de foc începură să se prelingă din spatele motorului.

Ardeau!

Ce vom face, Doamne!

— Sărim — țipă observatorul, repezindu-se la t r a p a de deasupra carlingei.

UN MESAGIU VIU...!

Mitraliorul trăgea disperat de mâner să smulgă portiera de sub burta avionului ca să poată sări pe acolo împreună cu radiotelegrafistul dar ea nu ceda, fiind blocată probabil de schije.

Observatorul însă reuși să deschidă trapa de deasupra și în momentul următor dispăru prin ea, u r m a t îndeaproape de radiotelegrafist.

Pilotul și mitraliorul n'au mai putut să sară pentru că tot atunci rupându-se planul cu motor cu tot, avionul se angajă într'un fel de vrille, care îi izbea de toți pereții cabinei.

Nu puteau face nicio mișcare voită. Mâinile le erau înțepenite, ca și tot ce era viață în ei de puterea curentului.

Ca de o forță uriașă de puternică erau înșfăcați, rostogoliți și izbiți fără suflare, de pereții acestei carapace a morții.

Cât a durat această tortură nu și-ar putea da seama nimeni, dar dela un timp au observat, că nu mai sunt trântiți atât de puternic ca la început. Că pot să se miște, oarecum. Se rupsese și planul stâng.

Ceeace mai rămăsese din avion, căpătând o formă aproximativ aerodinamică, nu se mai răsucea în toate direcțiile, ci urma un drum, ca să-i spunem așa normal.

Semănau cu o rachetă vie, cu un mesagiu spațial ce purta două suflete omenești, două vieți, care peste câteva clipe nu aveau să mai fie. Dar să lăsăm pilotul:

— Vedem cum se apropie vertiginos pământul, vedem moartea căscând gura-i enormă și țtirbă,

— Ştiam că totul se va sfârşi curând.

— De ce însă priveam lucrurile cu atâta linişte?

— Nu ştiu!

— Nici nu ştiu dacă renunţasem la viaţă şi mă împăcasem cu ideea morţii. Ştiam, simţeam, v e d e a m moartea, doar atât.

— A fost dat să nu mor însă, căci un curent de aer salvator rupse botul de plexiglas al cabinei şi împingându-mă cu putere spre trapa pe unde mai înainte dispăruseră observatorul şi radiotelegrafistul, m'a svârlit afară.

— Mitraliorul, care până atunci numai el ştie cum a trăit, când a văzut că mă preling pe dinainte-i înspre afară, se agăţă cu amândouă mâinile de picioarele mele, eşind amândoi odată din blestemata celulă.

POPAS ÎN LINIILE NOASTRE

— După câteva tumbe paraşuta s'a deschis. La vreo două sute de metri sub mine, mitraliorul plutea şi el agăţat de paraşuta lui.

— Eram salvaţi!

— În clipa următoare însă, fulgerător m'am întrebat. Unde ne aflăm? Unde erau ceilalţi?

— Şi totuşi, parcă speram ceva. Parcă aşteptam ceva de bine. Dealtfel vântul mă purta spre Vest, după cum uşor îmi dădeamseama privind soarele frumos de toamnă, pe care Dumnezeu din cer, mă învrednicise să-l mai văd, dar deodată puternic, un fâlfâit de pasăre mă face să-mi ridic privirile în sus. Primejdia era dintr'odată iar lângă mine - planul stâng al avionului meu se răsucea ca o uriaşe pânză în bătaia vântului.

— Şi de data asta norocul a fost de partea-mi, imensul plan al avionului a trecut pe lângă mine doar la câţiva metri răsucindu-se ameninţător în ultimul său zbor.

— Tot atunci am observat că paraşuta îmi era ferfeliţă şi că se desprindea pe ici şi colo de firele susţinătoare.

Cât a suferit şi ea săraca; nu mai avea mult de trăit.

Noroc că nici eu nu mai aveam mult de coborât.

— După câteva clipe picioarele mi-atinseră pământul, eram însă aşa de slăbit, încât nu m'am mai putut susţine şi m'am lăsat târât în neştire pe terenul plin de scaeţi şi iarbă uscată. Era ca o mângâere, faţă de cele ce îndurasem pe sus.

O umbră se apropie de mine. Un ostaş.

— „Eşti la noi camarade"...

Atunci am aflat că erăm în liniile noastre!

Nu mai mi-aduc aminte nimic. Nici nu mai interesează.

Moartea pe care o văzusem cu ochii mei, era acum departe, departe, învinsă de data aceasta!

Adj av rez. SCRIPCARU VASILE
Reporter S. M. P. pentru Aeronautică

Cadoul

de EUGEN PĂRVAN

„Da, mă și tu 400 de lei
Nu dau dom'le! Eu n'am bani pentru cadouri!
Calcule!"

Și întorcând spatele, Jean îi pe Ilie de braț. După câțiva pași întoarce capul ca să mai încerce odată

„O să vedem noi ce mutră faci când vom spune fetelor că numai eu și Ilie am contribuit la cadou?!"

Și fiindcă cel vizat își mărginise nepăsător răspunsul a o ridicătură de umeri, Jean închee discuția cu verdictul

Tampitule!

* * *

Scena se petrecea acum douăzeci de ani la Școala de Pilotaj, în preajma ieșirii din atelierele tâmplăriei Orânduite, ca pentru o expoziție, de maistrul ce le lucrase și care aștepta lângă ele mulțumiri pentru munca depusă, o masă rotundă și patru chaise-longuri reprezentau cadoul destinat celor trei surori Florina, Lucica și Suzana, cărora trei camarazi de abor: Jean, Ilie și Puiu le făceau curte

Sborul și dragostea pentru cele trei fete cimentase între acești prieteni o legătură a cărei temeinicie, în fruntând vâltoarea vremurilor, dăinuește și astăzi.

Pentru a nu întrerupe măcar o clipă tovărășia pe care ziua le-o menținea viața comună de pe aerodrom renunțaseră la camera mobilată pe care fiecare o avea închiriată în oraș, mutându-se toți trei la cazarmă, într'o odaie mansardată, de de-asupra Pavilionului Escadrilei de Depozit. În fiecare seară când se termina sborul și până târziu în noapte de multe ori până în zori — în liniștea cazărmei unde toți dormeau, neastâmpărul de vorbe al celor trei prieteni îndrăgostiți ținea tovărășie veghei sentinelelor

„Haideți, mă, să le cerem în căsătorie!"

„Fii serios! Până nu ne punem bine cu soacra, pericolul oalelor svârlite în cap nu-i înlăturat"

— „Are dreptate Puiu, Jeane! Lasă până la iarnă ca focul sobelor să încălzească sentimentele soacrei"

Și căutând să acopere cu glume năzuințele purtate de tinerețea gândurilor, cei trei prieteni albeau noaptea cu lumina dorurilor

Datorită uneia din nenumăratele curiozități ale dragostei sentimentele dintre surori și camarazii de abor se prezentau într'un raport invers proporțional etății, cel mai în vârstă — Jean — era îndrăgostit de cea mai mică Suzana, iar cel mai tânăr — Puiu — de cea mai mare Florina; Ilie, prin forța împrejurărilor, rămăsese curtezanul celei mijlocii, Lucica. Sub aspectul caracteristicilor proprii, Jean era — *manieratul*, Ilie — *temperatul* iar Puiu — *șmecherul*

Manieratul lui Jean se alătura în materie de bani unui specifică elanului aviatoricesc din acele timpuri cu oscilații sub denumirea de *mână spartă*. De câte ori se încasau soldele, ordonanța lui Jean — mânată de *maniera și mâna spartă* a stăpânului său — părăsea orășelul de provincie unde funcționa Școala de Pilotaj, ca să aducă din București pentru cele trei surori, în ambalaje pe care se putea citi firma Caselor din Capitală, flori și bomboane Și aproape tot de atâtea ori, la întoarcerea soldatului și mai înainte ca Jean să-și primească cumpărăturile. în locul florilor din pachete și al bomboanelor englezești din cutiile rotunde de tablă, șmecheria lui Puiu făcea să apară, respectiv, zarzavaturi luate de la Serviciul Aprovizionării și pietricele strânse din aleele Cazărmei

Dacă timpul și neatenția lui Jean îngăduiau, florile adevărate și bomboanele englezești luau drumul spre casa celor trei surori, așa cum dealtfel își aveau destinația singura modificare constând doar în faptul că ele reprezentau acum niște *„umile atenții"* provenite numai din partea lui Puiu. Când șmecheria era descoperită, scandalul se limita în cei patru pereți ai camerei mansardate, întrucât pe deoparte jena lui Jean de a se afișa ca păcălit și pe dealtă parte situația de fapt consumat impunea o concilierе Lucrurile se materializau în sfârșit prin contribuția bănească a celor trei prieteni, între cari Ilie accepta rolul de victimă ca să împace lucrurile.

Cele trei surori erau fiicele unui Colonel în retragere. Cu părul ca zăpada curată, cu fața menținută rumenă în ciuda anilor, cu ochii blânzi din cari privirile porneau totdeauna cu voie bună, Colonelul cumpănea în balanța căsniciei sale aparenta asprime a mamei fetelor, femeie pe care povara gospodăriei și grija de viitorul celor trei fiice o făceau mai puțin comunicativă

In lumea micului orăşel şi în uzualele prescurtări provinciale, familia era cunoscută sub denumirile: *„Domnul Colonel"* — *„Doamna Colonel"*, — *„fiicele domnului Colonel"* — *„casa domnului Colonel"*

* * *

Dialogul prezentat la începutul acestei povestiri se născuse în jurul cadoului (o masă rotundă cu umbrelă şi patru scaune) pe care cei trei prieteni urmau să-l facă surorilor, cu ocazia celor 30 de ani pe care li împlinea căsnicia Doamnei şi Domnului Colonel. Confecţionat în atelierele Şcoalei, cu lemnăria strânsă din dărâmăturile unei baraci şi cu pânza cumpărată de Jean dela Bucureşti, cadoul reprezenta — material şi manoperă — o cheltuială de 1200 de lei. Convins că suma se va împărţi între toţi cei trei îndrăgostiţi, Jean avansase banii, luase dela Ilie contribuţia acestuia şi, de aproape o săptămână, căuta să recupereze partea de 400 lei care revenea lui Puiu. Dar spiritul de şicană al acestuia şi faptul că Jean ţinuse lucrul *secret*, probabil pentru a-şi revendica în faţa fetelor paternitatea ideei, — făceau ca Puiu să refuse participarea la cheltuelile efectuate. Implicit el se excludea — cum spunea Jean — dela solemnitatea înmânării cadoului.

Era în seara ce preceda ziua onomastică. In camera mansardată de de-asupra Pavilionului Escadrilei Trupei unde locuiau cei trei prieteni, Jean strânsese câte-şi-trei ordonanţele, a lui Ilie Puiu şi a sa, dându-le ultimele instrucţiuni:

— Băgaţi de seamă, să nu vă simtă nimeni, că vă omor!

— „Înţeles, dom'le Locotenent" răspunse corul ordonanţelor!

„Ce-aţi înţeles, mă?" — caută să verifice Jean.

— Am înţeles" — răspunse soldatul lui Jean, care prin vechimea contingentului se credea îndreptăţit să ia şefia *operaţiunei*, — că la 2 noaptea... luăm masa, umbrela şi cu scaunele, ne ducem la casa domnului Colonel... ne uităm să nu ne vadă nimeni... eu şi cu Dumitru sărim gardul, după ce dăm zahărul ăsta lui Hector. Gogu rămâne în stradă să păzească... noi punem masa în curte... îi deschidem saltarul şi vărăm înăuntru scrisoarea. Întindem umbrela... aşezăm scaunele împrejurul mesei... apoi sărim gardul şi venim la cazarmă"

— Aşa mă! dar voi, ăştialţi doi, aţi priceput şi voi?

— „Priceput, dom'le Locotenent!"

— Bine, plecaţi şi mâine dimineaţă la 4 veniţi să ne spuneţi ce-aţi făcut!

Şi în timp ce soldaţii părăseau camera, privirea lui Jean, fulgerând spre locul unde Puiu citea o carte, lăsa să se înţeleagă cum gândurile se abăteau să strige „Ne costă pe noi câte şase sute de lei, în loc de patru cât ne-ar fi costat dacă contribuiai şi tu! dar acum s'a făcut: numai eu şi Ilie am semnat scrisoarea şi numai noi vom beneficia de urmările acestei atenţii civilizate... dobitocule!"

In seara aceia Puiu nu a luat parte la obişnuitul neastâmpăr de vorbe, cu toate apropo-urile presărate de Jean în discuţia dintre el şi Ilie. Spre miezul nopţii oboseala l-a adormit pe toţi trei.

* * *

...Brrrrr... şi la sunetul ceasului deşteptător prietenii se succesc alene sub pături, — dar în clipa următoare sar toţi trei din pături.

— „Ioane!... Dumitre! Gogule!!! mă surzilor!"

— „Ordonaţi", şi capul lui Ion, apoi cel al lui Dumitru şi în sfârşit al lui Gogu, apar pe uşă. Pe feţele tuturor radia mulţumirea executării ordinului.

— „Ei, ce-aţi făcut?" întreabă nerăbdător Jean.

— „Le-am dus, dom'le Locotenent"

— „V'a văzut cineva?!"

— „Nimeni... nici Hector nu era afară" —

— Bravos! Le-aţi aşezat frumos cum v'am spus?" —

— „Le-am aşezat... dar nu lângă scară cum ziceaţ Dvs., că n'am putut deschide umbrela din cauza cireşului

— Care cireş, mă" strigă Jean, după ce nedumerirea îi reţinuse o clipă întrebarea.

— Cireşul ăla de lângă scară".

— „Unde, mă?!... care, mă?!... Ce cireş, mă?"

— „Păi nu-i un cireş la dreapta treptelor, dom'le locotenent?... Nu încăpea umbrela sub el că isbea pânza în ramuri!"

— Mă" — strigă Jean înfăşcându-şi ordonanţa de reverul vestonului — „unde aţi dus lucrurile, mă?!"

— „La domn Colonel, dom'le locotenent!"

— La care Colonel, mă?!"

— La domnul Colonel Enescu, Comandantul Şcoalei noastre"

Ca trăsnit Jean se răsteşte pe pat, îşi acoperă faţa cu mâinile şi se înfundă în puful pernelor de unde răsbat înăbuşite strigătele deznădejdii — „Vai de mine"... „s'a dus toată truda"... „cadoul"... efectul"... fi'r-ai al dracului, Puiule... că numai tu ai fost cobea"

* * *

La prânz când coborau dela Aerodrom, Jean şi Ilie întâlnesc în uşa popotei pe Puiu, îmbrăcat elegant şi gata de plecare în oraş.

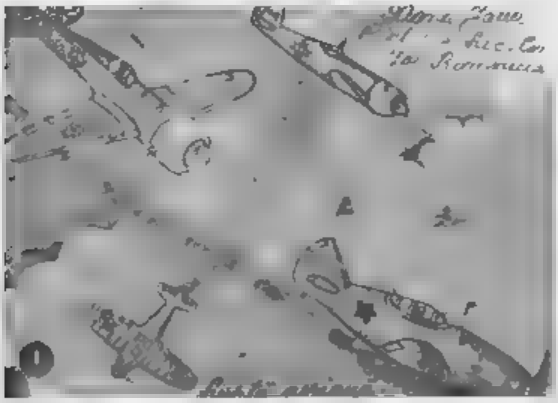
— „Dar unde pleci? — întreabă Ilie, substituind în întrebare şi ascunsa curiozitate a lui Jean.

— „Sunt invitat la masă de Dl. Colonel Enescu, Comandantul Şcoalei

— Nu puteam să las lucrurile aşa cum le-aţi încurcat voi. Era normal ca Şeful să bănuiască că am lucrat în Atelierele Şcoalei mobilă pentru străini şi dădeaţi de dracu. Ca să vă înlătur astfel de situaţie am ieşit la raport, i-am spus că e un cadou din partea mea, iar omul, gentil, m'a invitat la masă!"

Rapida dispariţie a lui Puiu după uşa popotei a făcut ca bolovanul aruncat de Jean să-şi greşească ţinta şi, sfărâmând un geam, să majoreze cu doi poli anonima contribuţie a lui Jean la cadoul Comandantului Şcoalei de Pilotaj.

Pentru tineret



Primim, odată cu desenul alăturat, o scrisoare din partea elevei Dona Jana din cl. I a lic. com. „Zoe Romniceanu". Pentru frumusețea sinceritățiî autoarei, redăm, odată cu desenul, și scrisoarea.

Domnule Director,

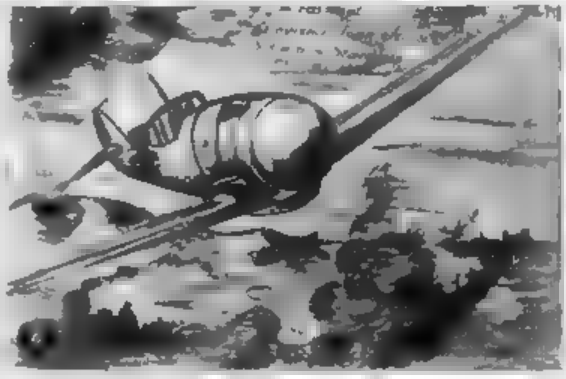
Subsemnata Dona N. Jana elevă clasa I-a a liceului comercial urt „Zoe Romniceanu", cu respect vă trimit un desen făcut de mine în timpul liber și care reprezintă o luptă aeriană văzută din unele reviste cari publică desenele imaginare a multor elevi, cu rugămintea să binevoiți a dispune să se publice în revista Dumnei Voastre în limita spațiului liber.

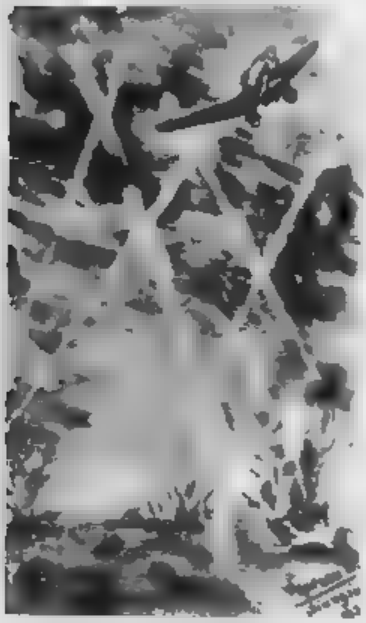
Domnule Director, vă rog să credeți că cu această nu mi neg[illegible] ceștiile mele cari mă preocupă mai presus de toate și [illegible] timpul în care sunt liberă în loc să-l întrebuințez altfel mai bine desenez.

Sper Domnule Director că veți binevoi a da ascultare cererei mele de mai sus și veți binevoi a publica în revista Dumnei Voastre în limita spațiului disponibil, pentru care vă mulțumesc.

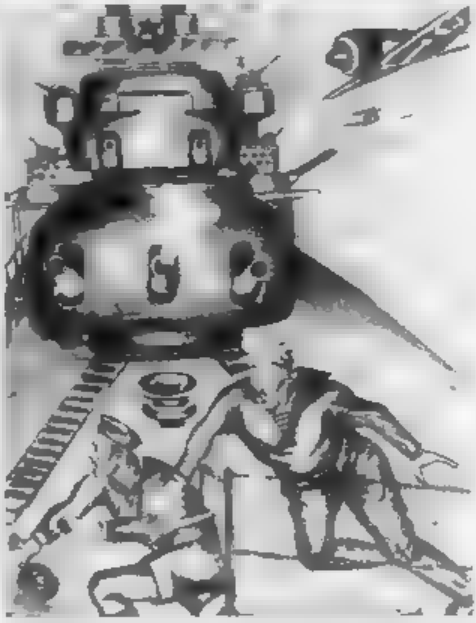
București, la 10 Ianuarie 1944

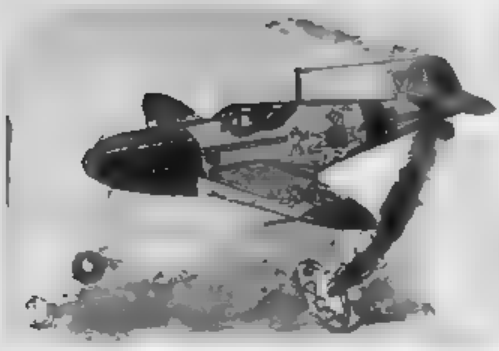
JANA DONA



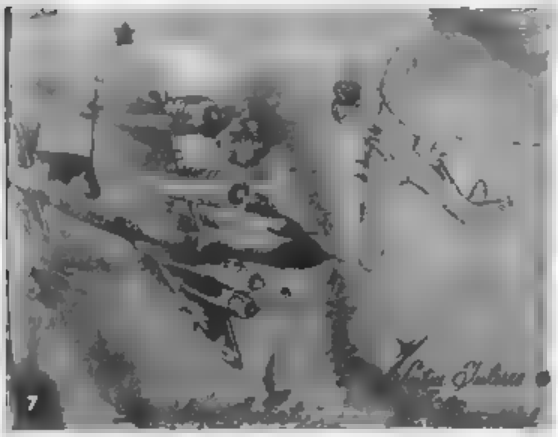


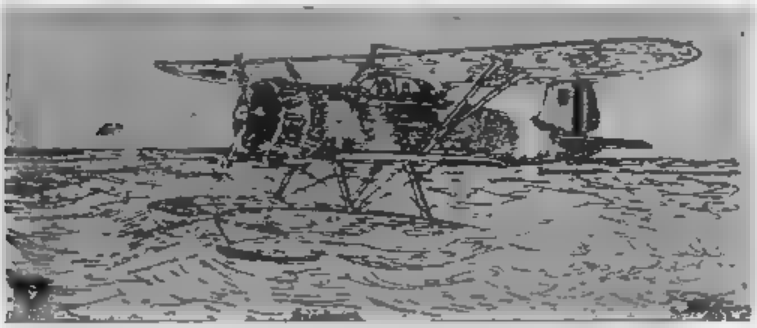
1. Luptă aeriană, de Dona Jana cl. I, lic. com. „Zoe Romniceanu"
2. La reflectoare, de Popescu Maria, cl. VI, lic. „Ion Maiorescu", Giurgiu
3. Luptă aero-navală, de Mellu Scheiana, cl. VII-a lic. „[illegible]", Caracal
4. La rezmol de Simeleacia Ioan, Șc. Mil. de piloți
5. Vas sovietic atacat, de Irimescu M., cl. IV A lic. „Mihai Viteazul" București
6. Doborît, de Teodorescu I. Mihai practicant la B. C. R.
7. David și Goliat, de Șutea Iulian, cl. I lic. industrial, București
8. Tunc iconic incendiat, de Negulescu Aurel
9. Pe Marea Neagră, de Alexescu I. Matei, lic. „Constantin Vodă" București
10. Sfârșit de luptă, de Bodiac Șt. cl. III, lic. „Aurel Vlaicu" București
11. Lupte aeriene, de Cristea R. Teodor, cl. II, B, lic. „Mihai Viteazul", București
12. Doborîți, de Mihai R. Ioan cl. V, lic. „Roda Grecianu", Slatina
13. Sfârșit de luptă, de Marinescu Ionel, cl. IV, gimnaziul comercial, Brăila





811





Motomodelul

Printre motomodelele prezentate la Concursul Național de Aeromodele pe anul 1943—44, ținut pe Aerodromul Giulești, s'a evidențiat în chip special acela prezentat de d. A. Moldoveanu, Instructor la Centrul de Aeromodele din București.

Motomodelul acesta — pe albul aripelor căruia s'a aprins un trandafir de raze, amintindu-ne parcă un desen din Țara Soarelui-Răsare — a avut darul să entuziasmeze publicul atât prin eleganța construcției, prin originalitatea ei, cât și prin performanțele realizate.

Autorul lui — d. A. Moldoveanu elev particular în cl. VIII-a liceală — este un pasionat aeromodelist. Încă din 1935 lucrează în acest domeniu, pentruca începând din 1938 să fie nelipsit dela toate concursurile de aeromodele din țară. — Împreună cu doi colegi, el a făcut un stagiu de studii în Germania unde pe baza brevetului de instructor aeromodelist mai are ocasia — la un concurs popular — să-și arate meritele și să reprezinte cu demnitate culorile naționale, clasându-se întâiul.

Faptul că Moldoveanu este autorul a nu mai puțin de douăsprezece planuri originale de construcție — face ca'n rândurile aeromodeliștilor să se producă un viu interes cu fiecare nouă participare de-a sa la un concurs de aeromodele.

De data aceasta — după cum am amintit — a fost present cu un motomodel original care a reușit să atragă asupra lui privirile tuturor celor de față.

Într'adevăr, acest motomodel pe lângă faptul de-a fi realizat timpul de 75 de minute, sburând pe o distanță de peste 30 kilometri, a mai avut la bord și un... pasager.

Da!... Un pasager în persoana unui mic pisoiu care — după două minute de zbor, datorită unui declanșator automat, la înălțimea de 150 m., ...„s'a aruncat în vid" cu o parașută de proporții asemenea mărimei sale.

Era și firesc, ca publicul să se intereseze îndeaproape de acest motomodel, având în vedere că era primul caz din „analele aeromodelismului" când o astfel de jucărie purta la bord un pasager — și încă unul buclucaș, care la un moment dat să se lanseze cu parașuta.

Iată, de ce am căutat să ne interesăm în mai deaproape de acest motomodel — interes care se obiectivează în rândurile ce urmează.

Am căutat deci să stau de vorbă cu acest temerar constructor, care mi-a spus printre altele următoarele:

— „În cadrul pregătirilor pentru demonstrația care avea să aibă loc cu prilejul Concursului Național de Aeromodele 1943—44, m'am hotărît ca realizând în același timp un model nou să-i adaug și un punct spectaculos prin lansarea cu parașuta a unui pisoiu.

Împrumutând o parașută dela Institutul Meteorologic care era capabilă să susțină o greutate de 1 Kg. a trebuit să subordonez întreaga concepție și construcție a motomodelului ținând seama de două fapte și anume: a) să reușesc ca modelul să se ridice la înălțimea de 150 m. în timpul relativ scurt — 2 minute — reușită handicapată atât de greutatea proprie a modelului, cât și a

„A. MOLDOVEANU"

ATRACȚIA CONCURSULUI NATIONAL DE AEROMODELISM

[illegible] parașut a [illegible] a limitat a [illegible] permite [illegible] anvergur [illegible] sa construiesc în întregime aparatul [illegible] lansare și parașutei pentru ca pasagerul meu sa [illegible] m încurce socotelile agatându se [illegible] de pereții camerei sale, fapt care ar fi condus la o întârziere a căderii sale și, deci la un accident [illegible] consideratii [illegible] scama [illegible] sbor și [illegible] parașutei [illegible] lansarea ca [illegible]

Datorită însă stăruinței [illegible] în alte [illegible] cât și în construcție am reușit să ajung la un centaj [illegible] atât sborul cât și înlăturarea oricărui accident

[illegible] de [illegible] am avut [illegible] bună funcționa[illegible] deciansare [illegible] planar [illegible] termic și [illegible] timpul de planare [illegible] la [illegible] 50 m [illegible] au fost [illegible] de a obținut pe mica [illegible] parașutist [illegible] sborul și [illegible]

[illegible] concursului automodelu[illegible] [illegible] lansarea [illegible] formate dar și [illegible] grăsuțul [illegible] pasager [illegible] în sbor [illegible]

Acestea [illegible] factorii [illegible] motomodelu[illegible] [illegible] Concursul Național de Aeromodelism [illegible] mai [illegible]

[illegible]

Greutatea [illegible] parașutist 30 gr [illegible]

[illegible]

Acestea [illegible] model [illegible] A. Moldoveanu [illegible] construcții de motomodele [illegible] motomodele [illegible] motomodel [illegible] preocupa pe tânărul [illegible] care [illegible] parașut [illegible] un [illegible] acesta [illegible] motomodel.

După [illegible] maeștrii de astăzi de [illegible] aviație [illegible] din zor pentru cât mai reușite construcții

EUGENIU V. HARALAMBIE

AEROMODELISM

(CUM SBOARĂ UN AEROMODEL)

de Prof. N. HANGEA

Aeromodelul și aeromodelistul doi prietenii nedespărțiți (S.M.P.)

Zăpada nu stânjenește activitatea aeromodeliștilor ei lotă un tânăr constructor care și-a scos la probă aeromodelul. Pare a fi o pasăre măiastră

Mai mic decât trenele de zăpadă la trup, dar mare la suflet un tânăr aeromodelist își controlează aparatul de curând construit

Va realiza o nouă performanță? Nelămuriți că da, după chipul îngrijit în care a fost construit
Numai să vie odată primăvara!

AEROMODELUL, această minunată jucărie sburătoare, ca să poată realiza sboruri în bune condițiuni, trebue să respecte aceleași principii mecanice ca orice avion mare. De aceea tânărului constructor de aeromodele i se cere să cunoască cât mai temeinic, aceste principii, studiate de aerodinamica aplicată, pentru ca munca, răbdarea și sârguința lui să fie încununate de succes.

Un aeromodelist trebue să fie un mai bun tehnician chiar decât un pilot, pentrucă în timp ce pilotul utilizează avionul, conceput și realizat de alții, aeromodelistul trebue să și-l creeze singur. — Într'adevăr, un pilot poate să sboare în foarte bune condițiuni, dacă cunoaște tehnica pilotajului și problema navigației aeriene, chiar dacă din aerodinamică nu cunoaște decât numai câteva principii fundamentale, în timp ce un aeromodelist nu va fi niciodată un bun constructor și nu va putea realiza performanțe serioase cu modelele lui, dacă, pe lângă tehnica constructorilor, nu va cunoaște în amănunt aerodinamica aplicată. Construcțiile lui, încercate mereu la sbor, trebuesc judicios corectate și îmbunătățite, lucru ce nici un aeromodelist nu-l putea realiza, fără o serioasă cunoaștere a tuturor problemelor puse și rezolvate de fizica sborului. În felul acesta aeromodelistul nu va fi un simplu executant ci un adevărat constructor de modele originale putând da chiar sugestii pentru noi tipuri și forme de avioane. De aceea, aeromodelismul, bine îndrumat, stimulează încă din fragedă tinerețe, spiritul de creație al constructorilor de mai târziu, determinând și o serioasă educație științifică viitorilor piloți.

E suficient să spunem numai atât, ca să ne dăm seama de importanta legătură ce o are fizica cu aeromodelismul. Niciodată nu vom putea înțelege și îmbunătăți sborul aeromodelelor noastre, fără a apela permanent și la cunoștințele de fizică, care, printre alte multe probleme, studiază într'un capitol de mecanica numit *aerodinamică* și problema sborului mecanic. Fără ajutorul fizicei nici aeromodelul și nici avionul de mai târziu n'au putut sbura. Lucrul acesta a fost confirmat chiar în epoca veche a aeromodelismului, cu mult înainte de apariția avionului, când aeromodelul era creiat și studiat pentru descoperirea secretului sborului mecanic. Progresul nu s'a putut realiza și aeromodelul el însuși nu s'a putut înălța dela pământ până când la ingeniozitatea construcțiilor nu s'a adăugat și aplicarea principiilor puse la dispoziție de știință.

UL ŞI FIZICA

Leonardo da Vinci, genialul om de ştiinţă al Renaşterii a arătat, cel dintâi (pela 1500) necesitatea rezolvării problemei zborului mecanic numai pe cale ştiinţifică, rupând definitiv orice legătură cu empirismul întrebuinţat de precursori cari, nu în puţine cazuri, încercau să realizeze zborul apelând la puteri supranaturale, farmece sau chiar la perioade de post şi rugăciuni cari trebuiau să-i fie recompensate cu realizarea aparatului de zbor

Leonardo da Vinci e cel dintâi cercetător care pentru rezolvarea zborului omenesc cercetează în de aproape zborul păsărilor, arătând importanţa rezistenţei aerului pentru zborul corpurilor mai grele decât aerul

Problema rezistenţei aerului e reluată şi studiată apoi de Newton care, 200 de ani mai târziu, stabileşte legile rezistenţei aerului, creind formula de temei pentru studiul aerodinamicei Şi abia mult mai târziu după serioase şi neîntrerupte cercetări, s'a realizat în sfârşit şi minunatul aeromodel care la 18 August 1871 a reuşit să zboare cu adevărat în grădina dela Tuilleries.

*

Aeromodelele fac parte din marea categorie a aparatelor zburătoare mai grele decât a e r u l numite *aerodine* Aerodinele plutesc şi se menţin în aer datorită rezistenţei aerului, rezistenţă care este forţa de reacţiune ce se naşte asupra tuturor corpurilor care înaintează în aer.

Rezistenţa aerului creiază astfel, asupra aerodinelor un ansamblu de forţe care, împreună cu forţa de tracţiune şi cu forţa de gravitate, stabilesc *echilibre* şi realizeaza posibilitatea de zbor a aerodinelor

Intrucât i n t r e a g a problemă a zborului este o problemă de echilibru de forţe, e necesar ca înainte de a-l studia să cunoaştem pe scurt forţele cari îl determină şi acţiunile lor

Din frumuseţile zborului Plutind peste deserturi,ape şi câmpii, la [illegible] senină a zilei

(S M P)

ARIPI ROMANEŞTI

Director. Comandor aviator
A L. D E M E T R E S C U

✱ ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI

✱ CEA MAI BUNĂ, CEA MAI IEFTINĂ ŞI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ. MONTAJUL ŞI TIPARUL LA FOTOROTOGRAVURA (TIEFDRUCK)

✱ PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL ZBORULUI OMENESC

✱ PAGINI S P E C I A L E ÎNCHINATE AERONAUTICEI NOASTRE DE RĂZBOI

✱ PAGINI REZERVATE AVIAŢIEI TINERETULUI

✱ PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ŞI TEATRU

Prim redactor
L A D M I S S A N D R E E S C U
Redactor artistic
G I O N

✱ REDACŢIA ŞI ADMINISTRAŢIA. BUCUREŞTI, Str SĂRINDAR Nr 9, ET. I. TELEFON 3 45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREŞTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731 1942 BUCUREŞTI. REGISTRUL PUBLICATIILOR PERIODICE Nr. 76 943, TRIBUNALUL ILFOV

✱ ABONAMENTUL ANUAL LEI 1500, DE SPRIJIN LEI 3000, O N O R I F I C LEI 5000, P E N T R U ŞBURĂTORI, STUDENŢI, ELEVI, FUNCTIONARI MILITARI, MUNCITORI ŞI PLUGARI LEI 480

ABONAMENTELE SE ACHITĂ ANTICIPAT LA EXPIRARE, REVISTA NU SE MAI SERVEŞTE ABONATULUI DACĂ ABONAMENTUL PE ANUL URMĂTOR NU A FOST A C H I T A T ÎN TIMP UTIL

✱ PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF

✱ U N E X E M P L A R LEI 20

NUMERELE VECHI, UN EXEMPLAR PREŢUL DUBLU

✱ DIFUZAREA R E V I S T E I ÎN TOATĂ ŢARA SE FACE PRIN
I N T E R P R E S S"

Str GOGU CANTACUZINO Nr. 38. BUCUREŞTI TELEFON 1 5.80 CONT CEC 5671 BUCUREŞTI

SBORUL PLUTIT LA

[illegible] sbor fără motor au [illegible] păstori or „sborul" se [illegible] zumă întâi [illegible] simple „alunecări" pe teren [illegible] în măsura ce târâ [illegible] de necunoscut și capătă [illegible] în sine locul de lansare este mult [illegible] tot mai su[illegible] necăr le se transformă în „sărituri" și [illegible] „spărituri pannule" în sinte dreapt[illegible] în fine în ultima etapă de instrucție [illegible] acestor sboruri se face numai sbor [illegible] nul nă coborîre și durat[illegible] sbor nu trece de 1—2 minute.

ÎNTRE TEORIE ȘI PRACTICA

Am avut de câteva ori prilejul să pr[illegible] vesc această activitate de sport a ele[illegible] Am rămas estu[illegible] desemenea sporului educativ a [illegible] rumpase disciplinei sportive [illegible] atunci oarecum deceptionat [illegible] notor [illegible] în aceste sporturi sălbor[illegible] până la pantele sale [illegible] fiecare sa[illegible] rolul până sus pe creastă. Stau[illegible] auzite că nu era ușor și cu aceste exer[illegible] și că adevăratul „sbor fără m[illegible] deabia de[illegible] mainte [illegible] lui „plutit [illegible] folosind diverse energ[illegible] ale atmosferei. În felul acesta [illegible] tea legat performanțe extraordinare [illegible] dori [illegible] atingând distanțe de sute de ki[illegible] lometri și înălțimi de mii de metri și du[illegible] rate de zeci de ore. — Toate acestea le cunoșteam în teorie, însă vag, deoarece [illegible] „plutit", lucru ce m-a hotărît să mă do[illegible] cumentez pers[illegible] [illegible] asupra chestiune[illegible] prilejul unei vizite la o școală de planorism unde s[illegible] făcea și sbor plutit, un prieten — pilot planorist, și-a luat sarcina să mă lamu[illegible] rească în modul cel mai intuitiv cu pu[illegible] tință asupra acestui subiect, invitându-mă gentil să mă sboare ca pasager într un planor cu doua loc[illegible]

Pentru aceasta lui [illegible] ca trebue ins[illegible] să aștepțăm un prile favorabil. Pri[illegible] easta se înțelege de fapt o stare me[illegible] orologică favorabilă. Dealtfel, prie[illegible] sul norilor și după alte „semne" pe care [illegible] stim să le descifreze vulpile bătrâne [illegible] adică planoriștii cu experiență [illegible] pot ve[illegible] mă asigure că peste cel mult [illegible] re vom avea astfel de condițiun[illegible]

[illegible] adevăr peste vreo o oră a început [illegible] din senin un vântișor care foarte [illegible] și a lăsat deabinelea, făcând sa [illegible] fac mănăcă de vânt de pe hangar. Anemometrul (un aparat ce măsoară [illegible] tăria vântului) arată 8—12 metri pe secundă. „Sburătorii pe scândur[illegible]" [illegible] se numesc începătorii care sboară planoarele rudimentare au înce[illegible] lat sborul [illegible] pentru ei vântul est[illegible] [illegible] și-au asigurat planoarele la adăpost și acum scot din hangar pla[illegible] noarele de performanță și de antren[illegible] ment pregătindu-se de lansare.

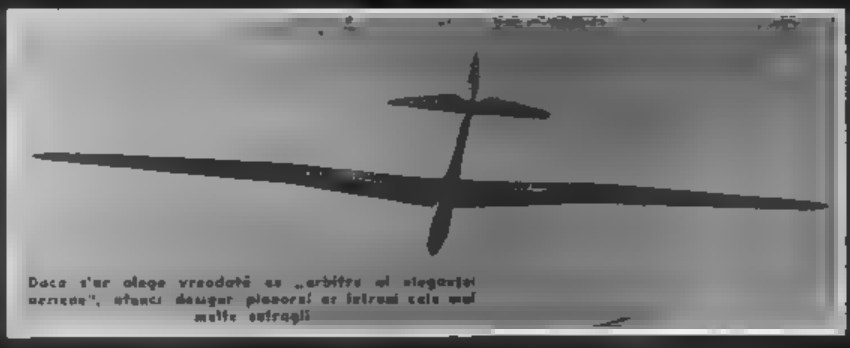
Ne îndreptăm spre locul de lansare unde biplanul nostru este așezat primul la start. [illegible] ajută să-[illegible] și îmi dă explicații ce trebuie s[illegible] fac în caz de... Doamne păzește — Ce idee eu la primul sbor pe planor și [illegible] vorbește de accident! Ba mai mult sefu de pistă mă pune să semnez o fițuică „testamentul" — nu, doar o declarație că n'am pretenții dacă îmi frâng gâtul. Cuduate argumente mai au și planoriștii aceștia ca să demonstreze siguranța sbo[illegible] rului. [illegible] Semnez zâmbind acru [illegible] e doar o f[illegible] [illegible] în definitiv în spatele meu va sta un maestru al sbo[illegible] rului, dar mă gândesc ce trebue să simtă [illegible] la primul s[illegible] pe planor [illegible] singur. Curaj!

DEASUPRA PESTE NOR

Ne [illegible] în planor se dau comen[illegible] zile [illegible] și [illegible] pilotul [illegible] și decolează ușor cu o pan[illegible] trecând într un viraj măiestru pe deasupra echipei de lansare. Sburăm acu[illegible] în unghiul colinei parale cu ea și câș[illegible] tigăm vertiginos înălțime. Ciudat est[illegible] [illegible] rând în se pare că deodată se afundă [illegible] [illegible] furnicile, iar hangarul [illegible] cu cutie[illegible] chibritului. Peisajul lui [illegible] largește orizon[illegible] tul și de jur împrejur disting satele ras[illegible] [illegible]

[illegible] pilotul. Privind peisa[illegible] [illegible] rul total de el. Cadranele de [illegible] în față nu [illegible] par[illegible] viul. Acele de decu[illegible] lare fusesera înerte, iar acum vorbesc [illegible] diferitele rostiri ale sl[illegible] [illegible] pu[illegible] limba lor totuși citesc pe vario[illegible] metru „0 km h. acul vario[illegible] metrului [illegible] cilează între —1 și 1,5 m/s. Deci pe se[illegible] cundă ce trece câștigăm [illegible] metru [illegible] lăsese regulat la zero, acum bâlbâ și se în[illegible] drept [illegible] gradului 240 și urcă încet mai de [illegible]

Pune mâna pe comenzi și urmăre[illegible] ște-mi mișcările" dar cu toată „urma[illegible] [illegible] mișcările sunt atât de [illegible] încât [illegible] le observ. Iata [illegible] și [illegible] planorul [illegible] comenzile în mijloc [illegible] în sborul plu[illegible] nat. Mișcările pe care le face pi[illegible] lotul servesc numai pentru a corecta abaterile de la poziția normală cauzate de neliniștea aerului. Un profan mi-a spus odată (vă asigur că nu-i un [illegible] [illegible] în curentul ascendent pilotul trage de manșă și cabrează, câștigând în felul acesta înălțimea. Prietenul îmi demon[illegible] strează cât de greșită este [illegible]



Dacă s'ar alege vreodată ca „arbitru al eleganței aerului", atunci desigur planorul ar întruni cele mai multe voturi

PANTA•

siune: trage de mânșă. — viteza scade — planorul o ia brusc de hoț în jos — ca rezultat, am pierdut 50 de metri înălțime. „Figura asta se cheamă CAPAC", mă lămurește amicul. „O fi, dar te rog să n'o repeți, la primul sbor nu știu dacă stomacul va fi dispus să suporte figuri profane, și îți promit că în viitor n'am să mai debitez explicațiile celor ce nu se pricep în meserie."

CU VÂNTUL DIN NOU...

După ce am ajuns la capătul pantei, ne întoarcem iarăș pe ruta pe care am venit, spre capătul celălalt, pentru a ne menține necontenit în zona de curent ascendent. Vedem de aici foarte bine cele ce se petrec jos la start. Al doilea planor decolase între timp și se află acum în drept cu noi, însă mai jos: al treilea chiar acum decolează și vedem cum imediat ce pleacă din sandov este ridicat în sus de puterea invizibilă a curentului, cu toate că poziția planorului este perfect normală și nici decum în cabraj.

Ce liniștit este sborul în planor! În afară de un slab fâșâit ce întovărășește plutirea maestuoasă, nici un sgomot. Se aude în carlingă până și tic-tacul mărunt al cronometrului de bord. Îmi amintesc de un sbor cu avionul (prin aceasta n'am nici decum intenția să-l ponegresc, căci și acesta are frumusețea sa și rosturile sale consfințite). Pilotul a vrut să-mi spună ceva, îl văd strigând și gesticulând, dar nu prind decât crâmpee de cuvânt, asurzit fiind de uruitul motorului. Aici în planor discutăm liniștit, și astfel pot primi în fine explicația asupra mecanismului sborului plutit.

Când vântul bate perpendicular asupra unei pante de deal, el este silit s'o ocolească (neputând trece printr'însa). Ocolirea se face pe drumul cel mai scurt: un mamelon răsleț sau un stâlp de telegraf este ocolit lateral; în fața șirului alungit de dealuri devierea are loc în sus și vântul trece pe deasupra obstacolului. Astfel avem totdeauna în fața pantelor pe care vântul bate perpendicular, o zonă unde vântul este îndreptat de jos în sus — o zonă de „curent ascendent".

Planoarele sunt aparate de sbor al concepute astfel încât în aer liniștit să „planeze", adică să sboare într'o continuă și constantă coborâre, viteza de coborâre fiind însă foarte redusă, între ½ și 1 m/secundă (depinde deja un tip de planor la altul). Când intră într'o zonă de curent ascendent, planorul își continuă de fapt sborul său planat cași până atunci, adică continuă să coboare față de aerul ce-l înconjoară, însă în același timp este ridicat în sus (față de pământ) de către curentul ascendent. O comparație: într'un ascensor se află o mică scară și pe ea un om. În momentul când omul începe să coboare pe scară, ascensorul începe să urce dela parter: să zicem că în „3 secunde omul a ajuns pe podeaua ascensorului, dar în același timp ascensorul s'a urcat până la etajul 2; deci cu toate că omul se afla tot timpul în coborâre, el a câștigat înălțime.

ÎN RÂND CU HERECȚII ȘI ȘOIMII...

Iuțeala de urcare a planorului este, deci, totdeauna egală cu diferența dintre viteza proprie de coborâre și viteza de urcare a curentului. Când aceste viteze sunt egale între ele, planorul nu mai poate urca ci doar își menține înălțimea, „plafonează". De pildă și în sborul nostru, la decolare urcam cu 3 m/s apoi din ce în ce mai încet, acum variometrul arată ½ m/s urcare și în curând va arăta zero. Aceasta se întâmplă din cauză că intensitatea curentului ascendent la pantă slăbește treptat cu înălțimea. Deasemenea variază și în raport cu intensitatea vântului și cu forma terenului în fața căruia este deviat în sus.

Este lesne de înțeles că zona ascendentă se află numai în fata dealului, pe o fâșie destul de îngustă în lungul culmei. Dacă ne depărtăm de deal curentul ascendent este mult mai slab și vom pierde înălțimea, acest lucru îl vom face când vrem să aterisăm. Acum sburăm însă în lungul dealului, încoace și încolo, în zona curentului ascendent.

Dar privește, unul din planoare se depărtează de deal. Iată-l că inscrie în spirală. Mă așteptam să-l văd coborând și când colo, câștigă repede înălțime, ajungând în timp de 5 minute vreo 600 metri deasupra noastră. Explicația vine pe loc.

„În afară de curentul ascendent la pantă există și alți curenți favorabili. Planorul acesta spiralează într'un curent de căldură sau „termic". Aici este vorba de masse de aer ce se încălzesc la sol mai mult decât aerul dimprejur și încep să urce. Pentru a se menține în această zonă restrânsă de aer în urcare planorul utilizează technica spiralelor. — Dar nu vreau să te plictisesc cu atâta teorie, pentru mâta avem timp destul după aterisare..."

Suntem de peste o oră în aer. La început am fost singuri: acum o mulțime de planoare mișună în necontenit du-te vino. În față, în spate, deasupra și sub noi. Mă întreb dacă în această învălmășală nu se pot întâmpla ciocniri, dar observ curând că chiar aici în aer circulația planoarelor se face după anumite reguli, ce se respectă cu strictețe. Număr tovarășii de sbor — sunt unsprezece: unsprezece piloți care se perfecționează sau se antrenează în sbor, fără a cheltui măcar un strop de benzină. Iată deci desvăluindu-se nevoia în fața mea locă unul din avantajele ce pledează în favoarea planorismului: posibilitatea de a instrui piloți și de a le menține antrenamentul cu cheltueli minime, căci după cum se vede, cheltuelile de regie sunt mici, combustibilul îl dă gratuit natura, iar aparatele de sbor costă și ele destul de eftin.

Alături de păsările noastre de lemn și pânză s'au alătura acum hereții și șoimii ce s'au ridicat din pădurea dealului. Ei sboară în formație cu noi, sau se joacă, rostogolindu-se în tumbe năstrușnice prin văzduh. Nu se ferese din calea noastră decât când ajungem la câțiva metri distanță, și am impresia că le place chiar joaca cu acești „giganți" inofensivi.

„Suntem chemați la aterisare!" spune pilotul. „Cum așa? doar nu cumva aveți telefon în aer". — „De fapt, s'ar putea instala un post de radio emisie și recepție minuscul, cu care să putem comunica cu cei de jos în timpul sborului, însă aici am rezolvat problema mult mai simplu. Privește în dreapta punctului unde se fac lansările! În cercul vărut pe teren s'au așezat niște scânduri formând cifra 14; este numărul de ordine al planorului nostru; trebue să aterizăm, să dăm și altora rândul la sbor.

Ce păcat! — a fost atât de frumos. Uitasem chiar de parașută.

TINERET și AVIAȚIE

Aviația, în stagiul în care a evoluat în zilele noastre, a devenit o adevărată forță care sprijină Statul în eforturile sale de a se menține liber și a prospera atât în timp de pace cât și în timp de război.

În aviație tineretul, ca nicăeri în altă parte, își găsește mijloacele prin care să-și valorifice potențialul său sufletesc și fizic, așa că arma aviației s'ar putea numi pe drept cuvânt, arma tineretului.

Dela pilotul îndrăzneț, care se avântă cu avionul său în necuprinsul văzduhului, executând mișcările cerute de împrejurări, la observatorul atent, în seama căruia sunt lăsate mișcările inamicului, același sânge rece, aceeași perspicacitate, putere de reflex, voință, și același fanatism împins până la jertfa de sine. Pe lângă toate aceste însușiri sufletești trebue să mai adăugăm și pe aceea a rezistenței fizice indispensabilă oricărui luptător, pe care de asemenea nu vom întâlni-o la individ în condiții optime decât în tinerețe, când viața svâcnește în vinele sale cu mai multă putere.

Desigur nu trebue să neglijăm și pe cei mai în vârstă care datorită exercițiilor fizice și practicei îndelungate de ani de zile, au rămas aceiași tineri cu sufletul și chiar cu trupul, în stare să concureze cu tineretul oricând.

Dat fiind dezvoltarea aviației din ultimii ani și înțelegerea pe care și-a găsit-o în sprijinul Statului, tineretul se îndreaptă spre această armă din zi în zi tot mai numeros, îndeplinindu-și în felul acesta misiunea pe care i-a hărăzit-o istoria și destinul său, aceea de a se pregăti cu temeiu și a lupta pentru drepturile și mărirea neamului românesc.

1. D-l General av. Gh. Jienescu, Ministrul Aerului, la mijlocul tineretului aviatic r o m â n, interesându-se de progresul realizat de fiecare tânăr în parte, în meșteșugul zborului.
(foto I. Stoicuța)

2. Doi campioni: copii din această fotografie sunt laureați ai concursului național de aeromodele pe anul 1943—1944.
(foto T. Nic).

3. Iată un tânăr aviator echipat pentru un zbor de luptă d e r e t ă. Chipul lui fascinează v o i a ț ă, e n e r g i e, dinamism...
(S. M. P.)

4. În timpul unei manifestații de aeromodele, colegii tinerilor concurenți sunt preocupați la semănă impresionant.
(S. M. P.)

Vacuum Oil Company

S. A. d. R.

Vacuum Oil Company

FABRICĂ ULEIURI DE AVIAȚIE DE CALITATE
SUPERIOARĂ RECUNOSCUTĂ IN TOATĂ LUMEA

STARTERUL!
(S.M.P.)